

La piraterie dans la Méditerranée antique : représentations et insertion dans les structures économiques

Clément Varenne

▶ **To cite this version:**

Clément Varenne. La piraterie dans la Méditerranée antique : représentations et insertion dans les structures économiques. Archéologie et Préhistoire. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2013. Français. NNT : 2013TOU20048 . tel-00936571

HAL Id: tel-00936571

https://theses.hal.science/tel-00936571

Submitted on 27 Jan 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université de Toulouse

THÈSE

En vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :

Université Toulouse 2 Le Mirail (UT2 Le Mirail)

Présentée et soutenue par :
Clément VARENNE

le 29 juin 2013

Titre :

La piraterie dans la Méditerranée antique :
représentations et insertion dans les structures économiques
Tome 1

École doctorale et discipline ou spécialité :
ED TESC : Sciences de l'Antiquité

Unité de recherche :
TRACES UMR 5608

Directeur(s) de Thèse :

M. Pierre MORET, CNRS

Jury :

M. Nicholas PURCELL, Professeur Université d'Oxford (rapporteur)
M. Christophe PÉBARTHE, MCF Université Bordeaux 3 (rapporteur)
M. Jean Marie PAILLER, Professeur Université Toulouse-Le Mirail

En mémoire de Romain Poussard

Remerciements

Mes travaux de recherche ont été réalisés au sein du laboratoire TRACES UMR 5608. Pendant ces trois années et demie, nombreuses sont les personnes qui m'auront aidé dans mes recherches. Je souhaite, dans ces quelques lignes, leur exprimer ma plus profonde gratitude.

La direction de ce travail a été assurée par Pierre Moret que je remercie pour ses recommandations précieuses qui m'ont permis de redresser la barre lorsque je partais à la dérive vers des caps dangereux. Jean-Marie Pailler et Christian Rico pour m'avoir fait confiance en master et m'avoir donné cette appétence pour la recherche de la piraterie. J'en profite aussi pour témoigner toute ma reconnaissance à Corinne Bonnet, qui m'a accompagné dans la définition et la rédaction de mon projet de recherche, et sans qui je n'aurais surement pas décroché de financement.

Je souhaite aussi remercier l'IFEA (Institut Français d'Étude Anatolienne d'Istanbul), son ancienne directrice Nora Seni et Olivier Henry pour m'avoir accueilli dans le Bosphore et m'avoir aidé à préparer mon périple cilicien. Buğra Han Özgan, Halil Dalkılıç et Mehmet Kaya pour m'avoir hébergé et accompagné à la recherche des pirates ciliciens sur près de 400 km autour des côtes turques.

Tous les personnels du Laboratoire TRACES, de l'école doctorale TESC ainsi que de l'Université de Toulouse II, le Mirail qui ont, de près ou de loin, contribué à la réalisation de ce travail. Plus particulièrement, Stéphanie Delaguette pour son soutien et son aide pendant ma mission de correspondant web. Colette Zytnicki, directrice de l'École Doctorale TESC, pour ses conseils et son aide dans la réalisation de projets universitaires. Marie-Christine Jaillet, ancienne vice-présidente du conseil scientifique, pour son soutien sans faille dans l'ensemble des actions que nous avons menées.

Un grand merci au Département Recherche et Doctorat, à Laetitia Soler, Sophie Achte, Nicolette d'Almeida, Alice Duquesnoy et Pierre Aimar pour leur confiance et leur aide au quotidien. Mes pensées vont aussi plus particulièrement vers Monique Martinez dont les conseils et l'amitié m'auront été très précieux dans la finalisation de mes travaux. Mais aussi vers Marie-France Barthet pour la confiance qu'elle me témoigne au quotidien.

Je n'oublie pas non plus l'ensemble de mes compagnons et amis élus au conseil scientifique et dans les conseils des écoles doctorales de l'Université du Mirail. La liste est longue mais plus particulièrement je tenais à adresser toute mon affection à Fred, Agathe, Elsa, Marine, Marc, Nicolas, Fanny et Étienne. La réussite collective des actions que nous avons menés a été très importante dans la construction de l'Université de Toulouse.

Un grand merci à l'ensemble de mes amis Sébastien, Renaud, Céline, Gregory Sihem, pour ces petits riens qui finalement comptent tellement… Plus particulièrement, Guillaume Marchand pour les corrections précieuses qu'il a apportées à mon manuscrit. Ma petite sœur d'adoption Marie Buffière dont l'amitié m'est si précieuse depuis plus de 20 ans. Ludmila Chevchouk et Christopher Becq pour m'avoir soutenu et accompagné au quotidien pendant ces 3 ans et demi. Pour avoir toujours été présent et avoir su trouver les mots dans les bons, les mauvais jours, dans le bonheur et dans la détresse.

Le soutien sans borne de ma famille, m'a permi d'avancer. Julien mon frère, Emma ma toute petite sœur et enfin ma maman Nadine, leur amour et leur dévotion pendant l'ensemble de mon parcours universitaire m'ont conduit à la réalisation de ce travail. Merci d'avoir cru en moi et m'avoir toujours poussé au meilleur.

A L’acheteur hésitant

Si les histoires de marins, reprises en chœur
par les marins,
La tempête et l’aventure, la fournaise et les frimas,
Si goélettes, îles et marrons,
Boucaniers et trésors cachés,
Si les romances d’antan, à nouveau racontées
Exactement à la manière d’autrefois,
Peuvent encore plaire,
comme elles m’ont plu, jadis,
Aux jeunes gens instruits d’aujourd’hui :

- Eh bien, soit ! À l’abordage ! Sinon,
Si la jeunesse studieuse n’a plus faim
(Par oubli de ses anciens appétits)
De Kingston, de Ballantyne le Brave,
Ou de Cooper des bois et des mers
- Eh bien, soit encore ! et puissé-je
Avec tous mes pirates partager la tombe
Où ils reposent avec leurs créatures !

R. L. Stevenson

Résumé

Cette thèse s'inscrit au confluent de deux thèmes de recherche privilégiés de l'UMR 5608 TRACES (CNRS - Université de Toulouse) : les recherches sur les échanges et les contacts culturels développées dans l'axe « Protohistoire et Mondes anciens », et les recherches sur le territoire développées dans l'axe « Villes et territoires ». Son objectif est d'envisager la piraterie antique dans un cadre nouveau à la lumière des recherches menées par F. Braudel puis par N. Purcell et P. Horden. Grâce à l'étude approfondie de deux régions de la Méditerranée (Cilicie, mer des Baléares), on souhaite mettre en évidence les structures et les dynamiques économiques, sociales, territoriales, géopolitiques qui ont permis et entretenu la piraterie. Alors qu'elle a été jusqu'à présent abordée dans un cadre événementiel, ce projet de thèse entend mettre l'accent sur les structures du raid antique, en s'inscrivant dans le long terme. Ainsi, les pirates n'apparaissent plus seulement comme la face négative du commerce maritime, mais comme des agents d'échanges et de production de richesse. Au terme de notre étude nous souhaitons définir une grille de lecture des actions de prédations ayant jalonné l'Histoire de l'Antiquité. Du point de vue de la méthode, le projet de thèse doit aussi se situer dans une optique pluridisciplinaire en ce qui concerne l'approche des sources.

Mots-clé : Piraterie, raid, Méditerranée, commerce maritime, économie, étude micro-régionale : mer des Baléares, Cilicie.

Abstract

The purpose of this doctoral work is to consider ancient piracy over a long period of time, in the new light of the research recently carried out by N. Purcell and P. Horden on the ancient Mediterranean. This dissertation begins with a study of the Greek and Latin words related to piracy, and of the representation of the latter in ancient written sources. This work is completed by a new reading of the modern historiography, which needs to be examined in the light of its own historical context in order to dismiss the images commonly related to the notion of piracy. While piracy has so far been studied from a factual angle, this dissertation aims at focusing on the structures of ancient raid through a long-term perspective. This shift in perspective enables to consider pirates not simply as a negative side of maritime trade, but more deeply as agents of trade and as agents in the production of wealth. Through the in-depth study of two regions of the Mediterranean (Cilicia and the Balearic Sea), I wish to highlight the micro-local structures and the economic, social, territorial and geopolitical trends that enabled and sustained piracy. By the end of this study I wish to analyze piracy in all its diversity thanks to a new classification: the imagined pirate, the trading pirate and the opportunistic pirate.

Keywords: Piracy, raid, Mediterranean, maritime trade, economics, micro-regional study: the Balearic Sea, Cilicia.

Introduction générale

Notre conception de la piraterie, issue d'une tradition littéraire et culturelle qui brouille notre objectivité, pose problème. A la fin du XVIIIème siècle, sous la plume de Johann Wolfgang von Goethe, Méphisto résume ainsi les relations maritimes entretenues entre les peuples : « Ou je n'entends rien à la navigation : Guerre, Commerce et Piraterie forment une trinité indissoluble [1] . » Cette conception de l'échange est un point de départ intrigant dans notre réflexion sur la piraterie. En effet, l'imbrication de ces trois concepts antagonistes n'apparaît pas naturelle tant la condamnation du pirate par la société est forte. Peu de thèmes de recherche sont autant sujets à l'anachronisme que la piraterie. Plus les mots nous paraissent simples à définir plus il faut s'arrêter sur leurs spécificités. La définition de la piraterie a longtemps été laissée de côté par l'historiographie qui pensait que le terme allait de soi. Nul besoin de définir ce mot connu de tous depuis l'enfance puisqu'il émane de la culture populaire. Mais cette appréciation candide de notre notion est problématique : une utilisation des mots sans précaution initiale ouvre la voie à la subjectivité de l'interprétation historique. Il convient donc de reprendre notre définition du mot piraterie et de la confronter avec celle utilisée par les Anciens.

Le premier sens du mot piraterie retenu par le dictionnaire Trésor de la langue Française[2] est le suivant : « aventurier qui court les mers pour piller les navires de commerce ou les côtes ». Cette définition est indissociable des représentations littéraires du pirate comme : « aventurier » romantique. Elle s'est développée grâce à la littérature du XIX^{ème} siècle, sous la plume de Stevenson, et participe d'un *topos* littéraire de la culture populaire. L'élément maritime apparaît comme le point d'origine de l'agresseur même si le pillage s'effectue aussi bien sur terre que sur mer. Le pirate est donc une personne étrangère venue faire du butin sur une côte ou sur un navire.

Le second sens retenu par le Trésor de la Langue Française est : « celui qui s'empare illégalement par la force de biens d'autrui ou de personnes ». La mer est, dans cette définition, totalement occultée au profit de l'activité criminelle exercée par le pirate. De fait, le second sens du mot piraterie apporte une définition dérivée de la précédente. Le mot est utilisé comme terme générique pour stigmatiser une activité criminelle (par exemple : le plan Vigipirate, pirate de l'air…). Dans nos sociétés contemporaines, l'activité de prédation est ainsi représentée de manière ambivalente ; elle est tout à la fois effrayante et attirante. Notre définition est le fruit d'une longue tradition littéraire qui trouve son origine dans l'Antiquité tardive et se transforme pendant le XVIII^{ème} siècle.

Les deux autres concepts rapprochés par Goethe dans son commentaire sur l'espace maritime méritent aussi un éclairage particulier. Selon le Trésor de la Langue Française, la guerre est « une somme de rapports conflictuels qui se règlent par une lutte armée, en vue de défendre un territoire, un droit ou de les conquérir, ou de faire triompher une idée. » Elle est pratiquée indifféremment sur terre comme sur mer et peut opposer des pays, Etats, groupes sociaux, individus. Dans cette définition, toute évocation de pillage, de profit et de butin est absente.

---

[1] Goethe, Faust, livre II, Acte V, v. 11.185-187. « *Ich müsste keine Schiffahrt kennen : Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.* »

[2] Trésor de la Langue Française Informatisé :
http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=401112960;

La guerre oppose deux entités déterminées, et possède des règles qui lui sont propres. La piraterie peut donc être la cause d'un conflit armé entre deux communautés mais ne participe pas intrinsèquement aux activités de guerre. La notion de commerce, quant à elle, est par définition antagoniste à celle de la piraterie. Toujours selon le Trésor de la Langue Française, il s'agit d'une activité qui consiste à « échanger, ou à vendre et acheter, des marchandises, produits, valeurs, etc. » La piraterie est donc la contrepartie négative du commerce. Les marchands sont victimes des activités de pillage perpétrées à travers l'espace maritime. Les trois notions semblent donc, de prime abord, dissociées.

Néanmoins, une mise en mouvement de ces trois notions dans une temporalité historique permet de modifier cette vision trop statique. Dans la définition de la piraterie, la pratique de la violence n'est pas une fin en soi, elle est un outil vers la spoliation des biens et des personnes. Toute guerre entraîne aussi dans son sillage le pillage opportuniste des richesses abandonnées sur place par les soldats. La victoire légitime cette pratique. Du point de vue de la victime, peu importe qu'il s'agisse d'une guerre ou d'un simple acte de piraterie. En effet, les richesses, les personnes, sont tout autant spoliées. Dans nos sources, l'attaque présentée comme légitime peut aussi apparaître comme un simple acte de piraterie aux yeux de la victime. En addition, celui qui pille doit aussi organiser la revente de la marchandise pour y trouver profit. Dès lors, celui qui apparaissait comme pirate aux yeux des victimes devient commerçant sur une place de marché.

A la fin de l'Antiquité, saint Augustin résume par un petit apologue, l'ambiguité posée par les concepts de guerre, commerce et piraterie. Ainsi, un épisode imaginaire de la vie d'Alexandre le Grand le met en scène lors de la capture d'un navire pirate. L'empereur de Macédoine demande alors au brigand pourquoi il osait « molester la mer ». Celui-ci répondit : « Et toi, comment oses-tu molester le monde entier ? Comme je n'ai qu'un petit navire on m'appelle voleur et toi qui possèdes une vaste flotte on t'appelle Empereur[3]». Augustin met en cause le fait que l'empereur Alexandre soit légitime pour déclarer une guerre, tandis que l'attaque par une cité plus petite serait une activité de prédation. Depuis 30 ans, les historiens se sont inscrits dans la lignée de la parabole d'Augustin afin de repenser la définition de la piraterie. Deux avancées majeures sont à noter.

Dans un premier temps, ils relèvent une part de subjectivité dans le jugement porté sur la piraterie. En effet, le concept est devenu un outil pratique pour les pouvoirs dominants qui, aidés par les historiens, leur permet de construire une représentation négative de l'ennemi, qu'il soit un Etat rival, un allié récalcitrant ou un opposant[4]. C'est exactement sur le même principe que s'établit la différence entre un captif de guerre et un captif de piraterie.

Dans un second temps, la recherche a tenté d'apporter une réponse différente à la question : « Pourquoi devient-on brigand ? ». Pour les premiers chercheurs du XIXème - début XXème siècle, comme nous le verrons, lorsque l'on parle de piraterie, il existe une forme de prédisposition naturelle à la violence, voire de cruauté inhérante. Aujourd'hui, la recherche propose d'analyser les causes économiques de la piraterie : une « classe défavorisée » de personnes

[3] Saint Augustin, *la cité de Dieu*, IV.

[4] Sur cette question lire V. Gabrielsen , Piracy and the Slave Trade, Erskine A. (ed.), A companion to the Hellenistic World, Blackwell, Oxford, 2003, p.389-404.

oppressées économiquement et/ou politiquement, qui ont été forcées d'utiliser la violence pour survivre[5].

Si l'on essaie de dresser le portrait du pirate antique au regard de ces deux avancées historiques, on est partagé entre deux situations extrêmes : la construction d'une représentation politique et un portrait réaliste d'une prédation économique. Ce constat nous impose de prendre garde aux représentations attachées au mot « piraterie » : il est nécessaire d'utiliser notre documentation ancienne tout en la questionnant. Nous pouvons tout de même retenir le caractère polymorphe de la définition de piraterie. En effet, elle recouvre tout à la fois la figure du voleur opportuniste, de l'ennemi, de l'aventurier qui parcourt les mers…

Proposer une définition objective de la notion de piraterie n'apparaît ni possible ni souhaitable. Les divers *topos* créés autour de la piraterie participent eux aussi à l'Histoire. Il est toutefois nécessaire de partir des termes des Anciens afin de ne pas tomber dans le piège de l'anachronisme. Toutes les études sur la piraterie ont comme point de départ une re-définition des concepts hérités de l'Antiquité. Notre travail ne fait pas exception. Mais cette idée de re-contextualiser la piraterie dans l'Antiquité ne doit pas se limiter à l'effort de définition, elle doit aller au delà. Il convient d'étudier le rôle joué par les pirates dans le développement de l'échange en Méditerranée. Sont-ils intégrés aux circuits économiques ? Quels types de relations entretiennent les différents acteurs du monde maritime ? Plus particulièrement, peut-on analyser minutieusement les différentes étapes de l'activité de prédation ?

Par ailleurs, il est difficile de proposer de distinguer les pirates grâce à un type de navire. Les engins flottants utilisés pour la prédation peuvent prendre des formes très diverses, depuis la pirogue jusqu'à la trière, ils sont les éléments qui vont distinguer le pirate du brigand. Les navires Illyriens, par exemple, étaient pourvus d'un rang de rames et pouvaient atteindre entre 12 et 18 mètres de longpour 3 à 4 de large. Ils étaient extrêmement rapides mais n'étaient prévus que pour des courtes distances ne justifiant donc pas la présence de cale ou de voilure[6]. De la même manière, un navire marchand pouvait tout à fait être utilisé pour un raid contre une petite cité. D'un point de vue pratique le bateau rapide est préféré pour son efficacité dans la préparation d'un raid. Mais il n'y a pas d'évolution technico-tactique de la piraterie perceptible pendant toute notre période. Selon l'étude de L. Casson il n'y a pas de changement majeur dans la construction du petit navire, seul son nom est différent : *lemboi*, *myoparones*, *hemiolai*, *kamarai*, *akatia*[7].

Toutefois, cette difficulté ne doit pas constituer un blocage dans notre réflexion. Nous proposons d'adopter une définition minimale de la piraterie : elle est un raid sur terre ou sur mer depuis un engin flottant. Le navire est le point d'origine de la violence qui justifie à lui seul l'appellation de piraterie. Il peut prendre des formes très diverses mais doit permettre un voyage maritime (le radeau est donc exclu de cette définition). La technique militaire du raid est celle qui correspond le mieux à notre notion. Selon le Trésor de la Langue Française, il

[5] Lire l'article de C. Woolf,«Comment devient-on brigand?», REA, 101, 1999, 155-181, et le livre de Ph. De Souza, Piracy in the Graeco-Roman World, Cambridge, 1999.

[6] Pour plus de détail sur les types de navire se référer aux travaux de L. Casson, *Ship and seamanship in the Ancient world*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1971.

[7] Strabon, *Géographie*, VII, 5, 9 (voir texte intégral en annexe).

se définit comme « une opération éclair menée en territoire ennemi par des éléments très mobiles et peu nombreux ayant pour mission la reconnaissance, la destruction d'un objectif ou la capture de prisonniers. » Il prend place sur terre ou sur mer mais l'agression provient nécessairement d'une base parfois difficile à déterminer. Par exemple, des pirates peuvent mouiller sur une plage à quelques kilomètres de la cité victime du raid. Ils mènent donc leur attaque depuis la terre et reprennent ensuite la mer pour organiser la vente de la cargaison. Cette première définition, purement factuelle, donne le cadre dans lequel nous allons pouvoir mener notre étude.

Le cadre de notre travail est la Méditerranée : elle est perçue dans sa globalité comme un véritable acteur des relations entre les peuples. Le courant historiographique qui s'est ouvert au milieu du XX^{e} siècle, avec F. Braudel[8], puis N. Purcell et P. Horden[9], nous invite à repenser toute étude de la Méditerranée et de la piraterie dans un cadre nouveau. La Méditerranée comme cadre écologique est une contrainte à prendre en compte dans le quotidien des pirates. Les déplacements en Méditerranée sont sujets à un certain nombre de contraintes quotidiennes : climat, courants, incertitude du retour. Sans succomber à l'écueil séduisant du déterminisme géographique, le cadre écologique méditerranéen offre un outil d'analyse original pour l'activité de prédation. Il permet de sortir de l'ambiguïté posée par les seuls cadres évènementiels, de l'effet d'entrainement des représentations littéraires. Nous avons fait le choix de mettre de côté cette approche évènementielle, afin de concentrer l'étude de la piraterie sur ses structures par une histoire du long terme. Notre période historique est donc volontairement longue, débutant à la haute époque archaïque et se terminant à la fin de l'Antiquité. Cette approche fait sens puisque, pendant toute cette période, les techniques de navigation et de raid n'ont pas connu d'évolution majeure.

Nous avons choisi de concentrer notre étude sur une approche micro-régionale, à la manière de celle qui est mise en œuvre dans les différents chapitres de *The corrupting sea*. L'étude de la micro-région cilicienne s'impose presque d'elle-même, par la diversité de ses sources et le nombre de questions qui restent encore aujourd'hui sans réponses. Il convient d'utiliser les données de la géographie, de l'étude des côtes, afin de mieux comprendre l'implantation des hommes sur le territoire. D'une manière générale, l'étude de la piraterie impose de confronter des sources de diverses natures. Par exemple, nos sources littéraires dressent le portrait d'une Cilicie organisée autour de l'activité de piraterie[10]. Malgré ses limites, l'archéologie apporte aussi quelques éléments de réponse, tout particulièrement sur la nature de l'échange grâce à une enquête de terrain à travers l'ensemble des cités côtières bordant le rivage cilicien. Par effet de contraste, la reprise des données archéologiques permet de dissocier ce qui relève du *topos* littéraire de l'information vraisemblable. D'autres pistes de recherche sont à approfondir, notamment autour de la législation. Selon nos sources littéraires, Rome organise très tôt une « province de Cilicie » afin de se protéger des attaques pirates et de répondre à la pression des marchands italiens. Mais, cette *provincia*

[8] F. Braudel, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Armand Colin, Paris, 1966.

[9] P. Horden et N. Purcell , The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History, Blackwell, Oxford, 2000.

[10] Appien, *La guerre de Mithridate*, 413-445 (texte intégral en annexe) ou Florus, *Œuvres*, XLI (texte intégral en annexe).

est instituée sans correspondre à aucune possession territoriale. Prises séparément, ces quelques pistes de recherche semblent limitées. Aucune n'est suffisante pour construire un raisonnement complet autour de notre question. C'est pourquoi il convient de les rassembler pour construire une histoire de la longue durée sur la mentalité de raid. Notre objectif sera de travailler sur le double registre des données historiques et des représentations dans un va-et-vient fécond du phénomène qui nous intéresse.

Afin d'écrire une histoire des structures de la piraterie dans la Méditerranée antique sur la longue durée, il est cependant important de ne pas limiter notre étude à une seule micro-région. C'est pourquoi nous avons choisi d'étudier en parallèle un second espace sensiblement différent, situé sur la côte occidentale de la Méditerranée : la mer des Baléares. La navigation dans cette région semble, si l'on en croit les sources, bien moins chaotique qu'en Orient. On y dénombre toutefois quelques cas de piraterie dans un contexte historique bien particulier. L'activité de prédation ressurgit dans plusieurs sources postérieures à la victoire romaine. Par exemple, lors du découpage de la Méditerranée par Pompée au I^{er} siècle dans sa lutte contre la piraterie, il y envoie un contingent pour sécuriser la zone. De plus, des inscriptions, décrets honorifiques, dans la province Ibérique laissent supposer la présence d'une « insécurité maritime » jusqu'au début de l'Empire. Confronter un corpus de sources de genres différents nous permet de mieux percevoir la nature des structures de piraterie.

La comparaison entre ces deux micro-régions, de leurs similitudes autant que de leurs différences, nous permettra de mieux percevoir comment s'organisent les structures de la piraterie dans l'échange au sein de la Méditerranée ancienne. Cette méthode a pour but de détacher la piraterie d'une étude trop évènementielle afin de la replacer dans les structures de l'économie sur la longue durée historique.

Partie I : Cadrage général

I) Les mots de la piraterie

Plus les mots nous paraissent simples à définir, plus il faut s'arrêter sur leurs spécificités. Dans nos sociétés contemporaines, l'activité de piraterie est représentée de manière ambivalente, elle est tout à la fois effrayante et attirante. Notre définition est le fruit d'une longue tradition littéraire qui trouve son origine dans l'Antiquité tardive et se transforme pendant le XVIII^{ème} siècle. Dans le langage courant l'utilisation du mot pirate reste ambiguë, devant être appréciée dans son contexte général. Il convient donc de ne pas appliquer notre définition contemporaine sans précaution pour étudier la piraterie dans les sociétés anciennes. Afin d'éviter tout anachronisme, il est, de fait, important de partir des termes des Anciens et de comprendre les différentes variations que connait leur définition pendant toute notre période.

Ce constat de départ est néanmoins difficile à appliquer sur une étude du long terme historique. En effet, la définition même des mots liés à la piraterie évolue de manière progressive à travers toute l'Antiquité. La définition du pirate dépend du contexte économique local, de la période historique, du genre littéraire… Difficile dès lors de trouver un dénominateur commun dans cette nébuleuse d'emplois contradictoires.

I-1) Étude lexicale des vocables grec et latin de la piraterie

Selon le dictionnaire étymologique de Pierre Chantraine, le terme le plus courant utilisé pour désigner le pirate, au V^{ème} siècle av. J.-C., est le substantif *lêistês* : une forme dérivée du mot *leia* signifiant « butin sous toutes ses formes : bétail, prisonniers[11]... » . Littéralement le terme *lêistês* renvoie donc au fait d'« emmener du bétail comme butin, d'où par extension piller un pays, une ville, etc[12]. » Ainsi, il n'y a pas dans la définition du terme une appréciation morale apposée à la notion de pillage, à la différence de sa définition moderne. Ainsi, dans le *Trésor de la langue française* le pillage est défini comme : « s'emparer par la force de tous les biens que renferme un lieu pris par la violence et mis à sac». Contrairement aux cadres antiques, dans notre définition moderne, nous percevons la prise de butin par l'action violente qui en est l'origine. Elle comporte donc, dans sa représentation, une condamnation morale d'un acte perçu comme l'appropriation illégitime, par la violence, du bien d'autrui. La morale chrétienne, cadre de nos sociétés occidentales, est sous-jacente pour comprendre l'origine de cette représentation négative des termes : pillage, piraterie. Dans l'Antiquité la prise de butin est un acte d'acquisition de richesse qui n'est pas juridiquement puni comme une spoliation illégitime. Le pillage est par exemple une pratique courante lors de l'attaque d'un territoire dans le cadre d'une guerre. Malgré la violence qui participe de l'acquisition d'un butin, cette pratique est de manière tacite acceptée et utilisée par toutes les communautés à travers la Méditerranée antique.

Le mot *lêistês* a une grande amplitude sémantique, en fonction des auteurs qui l'utilisent. Une étude diachronique du terme et de sa récurrence dans la littérature nous permet de mieux appréhender sa signification. Afin de mieux visualiser cette étude nous avons réalisé un tableau des occurrences grecques du terme *lêistês* dans nos sources (voir tableau 1). Il a été fabriqué grâce aux données du *Thesaurus Linguae Graecae* (*TLG*), ce travail est donc par nature imparfait. En effet, le *TLG* n'est pas une base de données complète de l'ensemble de la littérature grecque. Nous pouvons dégager quelques tendances intéressantes avec ce tableau mais elles restent critiquables. Qui plus est, le terme *lêistês* est ici étudié dans son sens générique recouvrant aussi bien des activités de brigandage que de piraterie. Il reste toutefois pertinent d'utiliser ces outils tout en restant conscient de leurs limites.

Le mot *lêistês* et ses dérivés sont utilisés par l'ensemble des auteurs depuis Homère jusqu'au roman grec. C'est le terme le plus ancien et le seul qui soit employé par Homère et Hérodote. Peu fréquent à l'époque archaïque et classique, il est beaucoup plus employé ensuite.

Le mot grec *peiratês* créé pour différencier l'activité de piraterie maritime du brigandage terrestre est beaucoup moins utilisé dans les sources grecques (voir tableau 2). L'introduction de ce terme, au IInd siècle avant J.-C., marque un

[11] P. Chantraine, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, C. Klincksieck, Paris, 1968, p. 626.
[12] *Ibid* p. 626.

changement dans la représentation de la piraterie pendant l'Antiquité. Selon le dictionnaire de Pierre Chantraine, *peiratês* est une forme substantivée du verbe *peiran* (tenter de...). Littéralement le pirate est celui qui tente sa chance, cherche à provoquer la fortune sur la mer. Le pirate n'est plus désigné par le résultat d'une pratique courante et admise de la violence, la prise de butin (*leia, praeda*), mais par l'acte lui-même, ressenti alors comme une agression (*peiran,* tenter de). On constate un glissement dans la représentation littéraire, la piraterie devenant une menace, un objet de frayeur. On peut remarquer en comparant les deux tableaux que *peiratês* apparaît à l'époque hellénistique pendant la conquête romaine. Il n'est pas du tout utilisé par les auteurs plus anciens de l'époque archaïque et classique : Homère, Hérodote, Thucydide et Démosthène. Ce changement de représentation est aussi extrêmement marqué dans la langue latine.

En latin, le mot le plus courant utilisé pour désigner le pirate est *praedo,* forme dérivée du mot *praeda* le butin, la proie[13]. Nous retrouvons donc une évolution sémantique similaire à celle du mot grec. Le latin possède un second terme pour exprimer la piraterie : *latro,* dont le sens premier est celui du « soldat, mercenaire à pied[14]. » Littéralement le sens latin est donc très proche de celui du grec : celui qui fait du butin. Le latin introduit néanmoins dans sa conception du pirate une proximité avec la guerre. Il est particulièrement intéressant de constater que les deux langues observent les mêmes évolutions. La création du mot *pirata* marque aussi un changement dans le registre de la représentation construit autour de la piraterie. Dans la littérature latine, il apparaît chez Cicéron, dans un contexte éminemment politique : pour justifier les pouvoirs de Pompée. On notera à ce propos que *pirata* est une simple adaptation du terme grec : Cicéron a dû recourir à la langue grecque pour faire passer cette nuance.

Une différence fondamentale entre le vocabulaire antique et moderne tient au fait que les anciens ne distinguaient pas nettement la prédation maritime et terrestre, utilisant pour ces deux activités les termes *lêistês* et *praedo, latro*. Cependant parfois les auteurs anciens font tout de même la différence grâce à l'introduction d'un qualificatif. Par exemple, on peut lire chez Tite Live : « *praedones maritimi cum terrestribus congressi*[15]». Cette différence entre deux types de brigandage est particulièrement intéressante. La distinction entre la nature du danger provient essentiellement de son terrain et de son moyen de transport.

Étudier l'activité de prédation avec les cadres des anciens impose à l'historien contemporain de transformer sa perception du concept de piraterie. Par une étude simple des mots les plus couramment utilisés en grec et en latin, la notion apparaît dans toute sa complexité. Une traduction sans précaution des termes *lêistês, paedones, latro* et *pirata* par « pirate » apparaît rapidement comme impropre tant nos définitions divergent. C'est pourquoi il convient de tenter la gageure de redéfinir, avec nos propres mots, la piraterie antique, comme nous l'avons fait en introduction.

---

13 M. Bréal et A. Bailly, *Dictionnaire étymologique du latin*, Hachette, Paris, 1970, p. 279.
14 *ibid*, p. 152-153.
15 Tite Live, *ab urbe condita,* 7, 25. Ce passage peut être traduit : « brigands maritimes (pirates) et terrestres (bandits) en vinrent aux mains ».

En tant qu'activité, la piraterie recoupe partiellement notre définition moderne. Elle est une attaque rapide (raid) sur terre ou sur mer depuis un engin flottant. Cette définition simple de la piraterie ne prend pas en compte la richesse des représentations entourant notre notion. Le glissement moral dans la définition de la piraterie tout au long de notre période impose encore plus de rigueur dans le traitement des données littéraires. Il convient de bien replacer chaque texte dans son contexte d'écriture et de le confronter le plus possible à d'autres données disponibles. D'autant plus que notre propre interprétation de la piraterie est, elle aussi, à questionner pour éviter les anachronismes avec l'époque moderne. Il convient donc de nous arrêter précisément sur la création du *topos* littéraire et de ses différentes évolutions à travers l'Antiquité.

Tableau 1 : Occurrences des mots liés à la piraterie en grec (source le TLG)

Auteurs	λῃσταί	Πειραταί
Homère	6	0
Hérodote	1	0
Thucydide	10	0
Platon	4	0
Démosthène	22	0
Xénophon	11	0
Polybe	2	5
Diodore de Sicile	31	9
Strabon	25	2
Appien	33	2
Plutarque	34	12
Dion Cassius	18	3
Chariton	27	7
Achille Tatius	65	5

Tableau 2 : Occurrences des mots liés à la piraterie en latin (Sources le TLL et Perseus)

auteurs	Praedo	Praedo Maritimus	Latro	Latro maritimus	Pirata
Cicéron	73	8	44	6	39
Pline l'ancien	1	0	8	0	4
Sénèque	1	0	7	0	6
Sénèque le père	3	0	43	0	17
Florus	1	0	4	1	12
Tite Live	34	6	54	0	9
Pétrone	1	0	4	0	2
Plaute	8	1	3	0	0
Valère Maxime	3	1	1	1	0
César	1	0	3	0	0
Horace	1	0	0	0	0
Ovide	1	0	1	0	0
Tacite	1	0	1	0	0
Salluste	3	0	1	0	0
Suétone	1	0	0	0	1
Lucrèce	1	0	0	0	0
Total	134	16	166	8	90

I-2) Le registre de la représentation : étude des connotations morales du vocabulaire

Notre étude couvre une très longue période historique, depuis l'Egypte ancienne jusqu'au début de l'Empire. Pendant ce temps long, le concept de piraterie n'est pas figé, la perception des anciens évolue en même temps que le vocabulaire. Le glissement moral qui s'opère avec le changement de vocable, entre *lêistês* et *pirata*, que nous avons pu constater dans la partie précédente, est prégnant dans la littérature. La représentation de la piraterie dans nos sources littéraires d'époque impériale se transforme et recouvre une réalité différente de celle d'époque archaïque. Il convient donc d'être prudent dans l'utilisation des textes et de toujours rappeler le contexte d'écriture ainsi que le genre littéraire y afférant. La perception de la Méditerranée, elle-même, a considérablement évolué entre les périodes archaïque et hellénistique. A l'origine objet de craintes, la mer est progressivement devenue un élément essentiel de l'économie des cités. La protection maritime en tant qu'enjeu commercial et objet de puissance est un élément qui permet d'expliquer la création de la piraterie comme *topo*s littéraire. Dans la littérature, à partir du IV^{ème} siècle et jusqu'à la fin de notre période, la piraterie est représentée comme négative[16]. La création de la piraterie comme topos littéraire est parfaitement identifiable, bien qu'il soit difficile d'en faire une étude détaillée.

Dans cette partie, nous brosserons un tableau de l'évolution du concept de piraterie dans nos sources littéraires, depuis le V^{ème} siècle avant notre ère jusqu'au V^{ème} siècle après J.-C. Faire une étude exhaustive des évolutions de la représentation aurait nécessité un travail bien plus minutieux : une étude très précise des textes ainsi que de l'évolution des mots. Nous souhaitons simplement rappeler ici les étapes de la création du *topos* littéraire pour ensuite nous en éloigner, puis tenter de percevoir ce qu'était la piraterie hors des images symboliques qui traversent une grande partie de nos sources littéraires.

I-2-1) La piraterie dans la Grèce archaïque : un agent d'échange (V^{ème} siècle-III^{ème} siècle av.-J.C.)

Dans nos sources les plus anciennes, les auteurs ne faisaient pas de différence dans leur perception du brigandage et de la piraterie. Il s'agit, en effet, du même type d'action : celle de s'approprier un butin et de le rapporter chez soi. Pour beaucoup d'historiens modernes néanmoins, la piraterie est une forme évoluée du brigandage car elle demande la mise à disposition de moyens financiers plus importants lors de la construction du navire[17]. Pourtant cette classification créée par les historiens est toute relative dans la mesure où le brigandage suppose aussi une forme d'organisation économique. Piller un village de montagne demande la même forme de préparation qu'en mer pour que

[16] Voir H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1928, p. 15-27.

[17] Cette interprétation a été reprise par une majorité d'historiens, pour plus de détails lire les synthèses proposées par : H. A. Omerod, *ibid*, p. 13-18 ; De Souza Ph., *Piracy in the Graeco-Roman World* , Cambridge, 1999, p. 1-13.

l'attaque soit efficace. Le brigandage terrestre connaît aussi les même ambiguïtés d'interprétations que la piraterie : parfois légalisé par la victoire dans une guerre, parfois marginalisé et jugé comme une opération de guérilla déloyale[18]... De plus, les attaques pirates s'exercent avec des modalités très diverses plus généralement sur les côtes qu'en haute mer, le navire servant uniquement de moyen de transport et non d'arme de combat. Ainsi, il n'y a pas réellement de différences entre piraterie et brigandage dans l'Antiquité, sauf d'un point de vue géographique.

Cette contextualisation géographique (agression provenant de la terre ou de la mer) est souvent marquée dans la littérature ancienne, mais elle ne change rien à la représentation faite du brigand. Par exemple, dans les premières lignes de l'archéologie de Thucydide, l'auteur décrit la piraterie ancienne comme un moyen d'acquérir des richesses :

> « C'est que les Grecs d'autrefois, ainsi que les barbares installés en bordure du continent ou dans les îles, dès que les relations maritimes entre pays avaient commencé à se développer, s'étaient adonnés à la piraterie. Ils avaient à leur tête des hommes qui, n'étant pas personnellement des moins bien pourvus, cherchaient un profit pour eux-mêmes, et de quoi manger pour les faibles. Tombant sur des peuples sans remparts, qui vivaient par bourgades, ils exerçaient la rapine et tiraient de là le principal de leur subsistance: cette activité n'impliquait encore rien de honteux et apportait plutôt un élément de gloire. C'est ce que montrent, aujourd'hui encore, certains peuples du continent, chez qui on s'honore à la bien pratiquer ; et de même les anciens poètes, qui adressent partout la même question aux voyageurs qui débarquent, leur demandant s'ils sont des pirates : d'après cela, les gens interrogés ne désavouaient pas plus cette activité que ceux en quête d'information n'y attachaient de blâme[19]. »

Si l'on en croit Thucydide, la piraterie préexistait au commerce et apparaît comme la première forme d'échange dans la Méditerranée archaïque. Ce mode d'acquisition du butin concerne indifféremment l'activité de prédation terrestre et maritime. Le terme utilisé dans cet extrait par Thucydide pour désigner le pilleur est celui de *lêistai*. Seule la petite description en début de citation place le lecteur dans un contexte maritime permettant alors d'identifier un acte de piraterie.

Cette description de la piraterie est par ailleurs étonnante car elle apporte un éclairage auquel nous ne sommes pas habitués. L'activité de prédation apparaît comme une activité traditionnelle pour l'acquisition de richesses. Cette idée est développée plus précisément dans un passage d'Aristote où la piraterie (*lêistei*) nous est présentée comme un outil de production au même titre que la culture de la terre :

> 6 Il en va de même des hommes : il y a en effet grande diversité dans leur genre de vie ; les moins actifs sont nomades : la nourriture qu'ils tirent des animaux domestiques leur vient sans peine et tout à loisir, mais comme leurs troupeaux sont contraints de se déplacer pour leur pâture, eux aussi sont forcés de les accompagner comme s'ils cultivaient un champ vivant. 7 D'autres vivent de la chasse, et ces chasses

---

[18] Parmi la bibliographie abondante sur le brigandage, un bon exemple de l'ambiguïté d'interprétation de cette forme de combat est fournie par l'article de F. Cadiou, « Sertorius et la guerilla », C. Auliard ; L. Bodiou (eds.), Au jardin des Hespérides : histoire, société et épigraphie des mondes anciens : mélanges offerts à Alain Tranoy, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004. Pour plus de détails sur le brigandage lire les travaux de C. Wolff, « Comment devient-on brigand? », *REA*, 101, 1999, 155-181 et l'ouvrage : *Les brigands en Orient sous le Haut-Empire romain*, Rome, 2003.

[19] Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse*., traduit du grec par J. de Romilly, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1953, I, 4, 5- I, 5, 2 (texte intégral en annexe).

varient selon les peuples : les uns, par exemple, vivent de rapine (raid ?), d'autres, de pêche - ceux qui habitent au bord de lacs, de marais, de rivière ou d'une mer poissonneuse -; d'autres vivent d'oiseaux ou de bêtes sauvages ; mais la plupart des hommes vivent de la terre et des fruits de la culture.

8 Voici donc approximativement le nombre des genres de vie, ceux du moins où les hommes ont une activité directement productrice et, sans échange ni commerce, se procurent leur nourriture : vie de nomade, d'agriculteur, de pillard, de pêcheur, de chasseur ; d'autres hommes en combinant ces divers genres vivent dans l'aisance ; ils compensent par un autre les insuffisances du leur, dans la mesure où il ne leur permet pas de suffire à eux-mêmes : les uns mènent à la fois une vie de nomade et de pillards, d'autres, d'agriculteurs et de chasseurs ; et ainsi des autres : ils mènent le genre de vie auquel le besoin les contraint[20].

Aristote, qui avait critiqué dans deux chapitres précédents le commerce (IX) et le prêt à intérêt (X), considère au contraire dans cet extrait la piraterie comme un mode naturel d'acquisition de richesse. Le pillage apparait comme une forme de chasse, qui est elle-même une sorte de guerre. Le vol est une activité guerrière acceptée par plusieurs sources comme par exemple Platon et Xénophon qui approuvent la tolérance spartiate pour le vol pratiqué avec habileté[21]. Le pillage endémique pratiqué entre communautés voisines appartient aux structures classiques du développement des sociétés.

Il convient toutefois de préciser les contours de la piraterie parce qu'aucune de nos sources ne prend la peine de les détailler. L'historien est dépendant de ses sources littéraires et de leur subjectivité. La plus grande part de notre corpus littéraire a été rédigée du point de vue des cités organisées et plus tard des empires sans nous livrer la vision corollaire des pirates. C'est pourquoi, l'opinion présentée dans cet extrait par Aristote est extrêmement importante dans notre appréciation du phénomène. La piraterie apparait comme un mode d'acquisition de richesse intégré à l'économie de la Méditerranée. Allons même plus loin, elle est une habitude omniprésente dans la conception faite de la navigation pendant toute notre période. Dans la forme, la piraterie n'évolue pas vraiment, mais le développement des thalassocraties et le contrôle structuré des espaces maritimes induit un changement de perspective dans sa présentation. En somme, ce n'est pas la piraterie qui a évolué mais l'enjeu représenté par la mer Méditerranée.

Dans nos sources, il n'est pas rare qu'une pratique d'échange courante puisse être associée à un acte de piraterie. En ouverture de ses enquêtes, Hérodote nous raconte un échange commercial qui se clôture par une saisie illégitime :

« Chez les Perses, les doctes prétendent que les Phéniciens furent cause du différend. Ils disent qu'après être venus de la mer qu'on appelle Érythrée sur les bords de celle-ci et avoir établi leur demeure dans le territoire qu'ils habitent encore aujourd'hui, les Phéniciens entreprirent aussitôt de longues navigations et, transportant des marchandises d'Égypte et d'Assyrie, se rendirent en diverses contrées, entre autres à Argos (Argos, à cette époque, tenait en toutes choses le premier rang entre les pays de la région que, de nos jours, on appelle la Grèce) ; qu'une fois dans ce pays d'Argos, les Phéniciens s'occupèrent à placer leur cargaison ; que, le cinquième ou sixième jour à compter de leur arrivée, alors qu'ils avaient presque tout vendu, une troupe nombreuse de femmes vint au bord de la mer, parmi elles la fille du roi ; qu'elle avait nom, comme disent aussi les Grecs, Io fille d'Inachos ; que, tandis que ces femmes se tenaient près de la poupe du navire et faisaient emplette des marchandises dont l'achat leur agréait le

[20] Aristote, *Politique*, traduit du grec par J. Aubonnet, les belles lettres, CUF, Paris, 1960, I, XVIII, 1266, a-b.
[21] Platon, *Des lois*, VIII, 845 c ; et Xénophon, *De la république lacédémonienne*, 2, 6.

> mieux, les Phéniciens, s'étant encouragés les uns les autres, se précipitèrent sur elles ; que la plupart des femmes prirent la fuite ; mais qu'Io et d'autres furent ravies ; et que les Phéniciens les ayant embarquées sur leur vaisseau, partirent en cinglant vers l'Égypte[22]. »

Le navire phénicien, décrit dans cet extrait, aborde les côtes de la Grèce pour faire relâche pendant quelques jours et vendre sa cargaison. Il n'est nullement fait mention dans ces quelques lignes d'un quelconque encadrement portuaire. Il s'agirait donc d'une côte où il est possible de mouiller et de faire le commerce sans être intégré dans les structures cadrées de la cité. Les Phéniciens restèrent une semaine aux abords de la cité d'Argos, le temps de débarquer l'ensemble de la cargaison. A leur départ ils s'emparent des jeunes filles pour ensuite aller les vendre sur les marchés d'esclaves d'Égypte. Dans cet extrait, la piraterie apparaît comme une donnée factuelle du commerce maritime, un ressort de l'échange au sein de l'économie méditerranéenne.

On constate aussi que les auteurs grecs évitent d'utiliser le mot *lêistês* pour désigner l'acte de pillage pratiqué par leur cité. Pour ne citer qu'un exemple, Démosthène, dans le *Discours sur la couronne triérarchique*, accuse à mots couverts les armateurs de triérachie de perpétrer des actes de piraterie :

> Je veux maintenant, puisque j'ai tant fait que de me présenter ici, vous retracer les conséquences de semblables pratiques. Quand un entrepreneur de triérarchie se met en campagne, il va pillant et saccageant partout. Les profits sont pour lui seul, mais le premier venu d'entre vous en porte la peine, et il n'y a que vous qui ne puissiez vous rendre n'importe où sans un sauf-conduit, à cause des prises d'otages et des représailles qu'ils attirent sur vous[23].

Les expéditions évoquées dans cet extrait par Démosthène correspondent bel et bien à notre définition de la piraterie même s'il ne les définit pas comme telles. Le pillage peut être exercé par les Athéniens malgré leur statut de protecteur naval. Certains historiens modernes, P. Brulé par exemple, en viennent même à se demander si toutes formes de pillage maritime ne relèvent pas, de fait, de la piraterie : « Poursuivant ce chemin qui nous a amené à élargir considérablement le champ couvert par les pirateries antiques dans le monde grec du V^{ème} et IV^{ème} siècle, on en vient à se demander si toute violence n'est pas « piratique ». Si, par exemple, certaines expéditions ne consistaient pas en de vastes opérations de brigandage, elles se paraient du masque trompeur de « guerre juste » ou de « mission civilisatrice[24] ».

I-2-2) Évolution des représentations de la piraterie avec l'arrivée de Rome en Méditerranée orientale (II^{ème} siècle – 67 av. - J.C.)

L'irruption de Rome dans les affaires grecques va bouleverser cet état de fait, la république n'ayant pas encore totalement accompli son devenir maritime. Dans les représentations mentales des Romains, la mer est évoquée avec beaucoup

---

[22] Hérodote, *Histoire*, traduit du grec par Ph-E. Legrand, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1932, I, 1.

[23] Démosthène, *Discours sur la couronne trierarchique*, traduit du grec par G. Mathieu, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1947, 13.

[24] P. Brulé, *La piraterie Crétoise hellénistique*, Centre de Recherche d'Histoire Ancienne 27 ; Annales littéraire de Besançon 223, Les Belles Lettres, Paris, 1978, p.126.

plus de méfiance. La piraterie occupe une place différente dans l'imaginaire des citoyens romains et dans celle des Grecs.

L'étude du conflit entre Rome et l'Illyrie permet d'illustrer ce changement dans la représentation. A la fin du III^{ème} siècle, le Sénat Romain décide d'envoyer une ambassade au royaume d'Illyrie pour répondre d'actes de piraterie perpétrés contre des marchands italiens. Les Illyriens réapparaissent en 231 avant notre ère, après 40 ans d'un silence total dans les sources, lors de l'attaque surprise de la ville épirote de Phoenicé. Ils obtiennent l'année suivante un traité d'alliance avec les Epirotes et les Acarnaniens. Le cas illyrien est comparable dans son organisation économique et son utilisation de la piraterie à celui des cités grecques. C'est un ensemble de plusieurs royaumes du type de l'*ethnos* macédonien qui utilisent une piraterie privée comme moyen d'enrichissement, ils attaquent toutes cités et tous navires avec lesquels ils n'ont pas de traité d'alliance. La piraterie est donc utilisée par les populations illyriennes comme un mode d'acquisition de richesses. La rencontre entre la reine Teuta et l'ambassade romaine et leur discorde autour de la question de la piraterie sera l'origine de la guerre.

Nos sources sur l'origine de la première guerre d'Illyrie sont, toutefois, contradictoires. La version de Polybe s'inspire selon M. Holleaux d'une source romaine, vraisemblablement Fabius Pictor[25]. A contrario, Appien voit dans l'intervention romaine la conséquence d'un appel d'Issa, une cité attaquée par les Illyriens[26]. Cette dualité dans les sources est à l'origine d'une vive controverse historique sur les causes du conflit avec en filigrane la question de l'impérialisme romain[27]. L'intégralité de cette discussion est résumée par C. Nicolet : « La médiocre qualité des *Illyrica* (sauf pour les campagnes d'Auguste) et le fait que cet appel (d'Issa) se retrouve chez Dion (fr. 49) font à priori penser à l'intervention d'un annaliste postérieur à Fabius Pictor, et l'historicité de la version d'Appien nous parait bien suspecte, malgré les arguments en sa faveur de Walser et Petzold. Il resterait de toute façon à établir ce qui décida le Sénat à répondre à cet appel[28].» Bien que la piraterie ait pu être utilisée par Rome pour justifier sa campagne Illyrienne, son importance doit de toute manière être nuancée car elle ne correspond pas du tout à l'image présentée par Polybe. En effet, H. J. Dell soutient dans son article que la piraterie illyrienne n'était en rien organisée et qu'elle s'est développée par opportunisme devant la faiblesse des cités voisines[29].

Quoi qu'il en soit de cette controverse, il apparait tout de même clairement que la piraterie est condamnée par Rome comme une activité illégale portant préjudice aux échanges commerciaux. Il s'agit ici du premier changement dans la représentation de la piraterie, car elle est utilisée comme cause directe d'une

---

[25] M. Holleaux, Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques au III^{ème} siècle av. J.-C., Paris, 1921, p. 99.

[26] Appien, Illyrica, 7.

[27] Sur cette question lire les arguments invoqués par : G. Walser, « Die Ursachen des ersten römisch-illyrischen Krieges », *Historia*, 3, 1953, p. 308-318. H. J. Dell, « The Origin and Nature of Illyrian Piracy », *Historia*, 16, 1967, p. 344-358. K. E. Petzold, « Rom und Illyrien. Ein Beitrag zur römischen Aussenpolitik im Jarhundert », *Historia*, 20, 1971, p. 199-223.

[28] C. Nicolet, *Rome et la conquête du monde méditerranéen, tome 2, genèse d'un empire*, PUF, 1978, p. 732.

[29] H. J. Dell , «The Origin and Nature of Illyrian Piracy», *Historia*, 16, 1967, p.346-348.

entrée en guerre et non comme un justificatif informel d'une opération de représailles. Pour plusieurs historiens, il s'agit surtout pour Rome de trouver un motif à son implication dans les affaires grecques[30].

Le récit de Polybe décrivant la rencontre entre la reine et l'ambassadeur romain apporte quelques éléments intéressants dans notre étude des représentations romaines de la piraterie :

> Teuta écouta toutes leurs communications avec un air de hauteur et d'extrême fierté, et quand ils eurent terminé, elle leur dit que son gouvernement s'efforcerait de veiller à ce que les Romains ne subissent aucun tort de la part des Illyriens, mais que le droit des particuliers n'autorisait pas les souverains à interdire aux Illyriens la piraterie. Le plus jeune des deux envoyés, froissé de ces paroles, s'exprima alors avec une liberté qui était certes méritée, mais nullement opportune en la circonstance. Il lui dit : « Chez les Romains, Teuta, il existe un usage fort beau ; c'est que le gouvernement réprime les crimes des particuliers et protège les victimes ; nous essaierons donc, avec l'aide divine, de t'obliger sans tarder à réformer le code royal dans tes rapports avec les Illyriens[31]. »

Le point de vue de Polybe est celui d'un Grec : il est donc intéressant de le confronter à celui de l'ambassadeur romain. Dans cette entrevue entre deux ambassades, nous pouvons distinguer deux positions très différentes vis-à-vis de la piraterie : le gouvernement illyrien ne contrôlant pas directement les agissements des pirates, la reine Teuta ne peut ni imposer de directives ni proposer des sanctions contre eux. Sa position est le fruit d'une longue tradition passive à l'encontre des pratiques du raid. Les cités grecques signaient des traités d'alliance entre elles pour favoriser le commerce avec un partenaire privilégié, mais ces règlementations n'empêchaient aucunement la pratique de la piraterie par des marchands agissant de manière opportuniste. Dans ce contexte il n'a pas de sens de parler d'une région de corsaires où la piraterie aurait eu des liens directs avec le pouvoir en place comme le sous-entend l'ambassadeur romain. En effet, dans sa réponse, il n'arrive pas à admettre que le pouvoir public et politique, dirigé par la reine Teuta, n'ait aucune prise sur les actions privées perpétrées par des commerçants usant de piraterie. La dimension proprement terrestre de la République de Rome à cette période est prouvée par sa réponse à la reine Teuta. Rome considère la mer comme une agression extérieure qui corrompt le cœur des hommes plus qu'elle ne les aide. Dès lors, Rome est dans l'incapacité de comprendre la reine Teuta et l'accoutumance des Grecs à la *lêisteia*. Polybe, au contraire, est relativement neutre dans sa description de l'entrevue puisqu'il nous retransmet les deux points de vues sans prendre position.

L'exemple de l'Illyrie est significatif d'un changement dans l'utilisation de la piraterie comme objet de représentation utilisé pour justifier un conflit. Rome va ensuite utiliser le même procédé de manière récurrente lors de la seconde guerre d'Illyrie, de la colonisation des Baléares, de ses interventions en Cilicie. Dans la littérature, au IInd siècle, l'utilisation du mot *pirata* est une étape supplémentaire dans la création d'un *topos* autour de la figure du pirate.

L'influence des écrits de Cicéron est structurante dans la création du *topos* littéraire autour de la piraterie. Cicéron est un formidable créateur d'images ; il se base sur les frayeurs d'une partie importante de la population et les amplifie par son

---

[30] Sur cette question lire les travaux de H. Pohl, *Die Römische politik und die Piraterie im östlischen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh*. V. Chr., Walter de Gruyter, Berlin, New York, 1993.

[31] Polybe,*Histoire*, traduit du grec par P. Pédech, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1970, II, 8.

discours. Ses textes sont extrêmement délicats à utiliser car ils se basent sur des faits réels mais il est très difficile de faire la différence avec les éléments exagérés dans le discours. Il est aussi très engagé dans la vie politique romaine. Cicéron avait une profonde admiration pour Pompée même si leur relation est très difficile à définir. Il pensait que Pompée était en mesure de rétablir les valeurs perdues de la République romaine[32]. C'est la raison pour laquelle il a soutenu son expédition contre les pirates et l'octroi d'un *imperium infinitum* dans son discours *De Imperio Cn. Pompei*. Nous étudierons plus en détail ces passages dans notre troisième partie car ils traitent précisément de la Cilicie.

Cicéron utilise la piraterie comme instrument de sa rhétorique dans plusieurs de ses discours[33]. Nous avons choisi de nous appuyer sur quelques exemples particulièrement pertinents pour comprendre l'évolution morale du concept de piraterie à Rome. Dans un traité de philosophie (*Les devoirs*), Cicéron réfléchit au comportement à adopter face aux pirates :

> Or, il existe aussi un droit de la guerre, et la foi du serment avec l'ennemi, souvent, doit être observée. Ce qui, en effet, a été juré de telle sorte que l'esprit pensait qu'il fallait l'accomplir, cela on doit l'observer ; pour ce qui est juré autrement, si on ne le fait pas, il n'y a pas de parjure. Ainsi, si tu n'apportes pas à des brigands (*praedonibus*) la rançon convenue pour ta vie, il n'y a pas de mauvaise foi, même si c'est après avoir juré, que tu ne le fais pas. Car le pirate (*pirata*) n'est pas compté au nombre des belligérants, mais c'est l'ennemi commun (*communis hostis*) de tous ; avec lui, on ne doit avoir de commun ni foi ni serment[34].

Ce passage n'est pas un témoignage historique des pratiques commerciales romaines. Ce livre est un traité de morale adressé au fils de Cicéron, listant une série de devoirs nécessaires pour devenir un bon citoyen. Le terme *pirata* est utilisé de manière métaphorique comme une synthèse de toutes les pratiques liées au raid. Cicéron plaide pour un rejet de la piraterie aussi bien dans la pratique que dans l'échange commercial. Le sens du mot *pirata* est très proche de notre perception moderne du pirate comme figure de l'ennemi. La piraterie n'est plus considérée dans un contexte maritime mais comme un outil rhétorique, un objet de représentation.

En effet, les mots utilisés par l'orateur sont très importants, on remarque qu'il utilise le terme de brigand (*praedones*) qu'il précise une ligne plus loin avec le terme *pirata*. La promesse faite aux brigands peut être rompue sans qu'il s'agisse d'un parjure. Le principe de *fides* ne s'applique pas aux pirates, ils ne sont pas un ennemi contre lequel on peut faire la guerre mais doivent être combattus par tous. En d'autres termes, Cicéron explique ici que les pirates n'ont pas d'ennemi réel, ils ne pillent pas un État en particulier mais s'attaquent à tous les navires approchant leurs côtes. Le pirate est hors cité, il est considéré comme un criminel et doit donc être traité comme tel. Il est important d'observer que les mots *praedones* et *pirata* sont utilisés pour désigner de manière générale les brigands. Par ailleurs, si Cicéron désigne en particulier le pirate, c'est parce qu'il

---

[32] Cl. Nicolet, *Rome, et la conquête du mon Méditerranéen, Tome 2, Genèse d'un empire*, nouvelle Clio, Puf, Paris, 1978, p. 811-813.

[33] Quelques exemples de textes où apparaît la piraterie : Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, XI, 29-35 ; *La République*, I-II ; *Seconde action contre Verres*, I, 36-41 ; *Lettre à Atticus*, V, 15-20 ; *Lettres familières*, II, 10.

[34] Cicéron, *De Officis*, traduit du latin par M. Testard, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1965, XXIX, 107.

est celui qui touche réellement toutes les cités, tous les États sans en distinguer aucun. Les brigands des montagnes sont sédentaires et s'attaquent généralement à des cités bien particulières car mal défendues. Les pirates ne sont pas sédentaires et naviguent au bord des côtes attaquant tour à tour les navires passant auprès d'eux. Ils sont à même de toucher un nombre plus important de cités devenant l'exemple parfait pour la rhétorique cicéronienne. L'utilisation des termes et le placement du mot *pirata* interviennent dans la phrase où il énonce le brigandage comme ennemi de tous les peuples. Cicéron utilise le thème de la piraterie pour souligner leurs particularités comme ennemis de la République mais aussi de la totalité des provinces.

Cette vision très marquée de la piraterie est un des ressorts de l'argumentation développée par Cicéron dans ses procès. Dans le réquisitoire contre Verrès, ce dernier est accusé de taxer de manière abusive les cités siciliennes. Les pirates, après avoir étudié les différents passages de l'armée romaine, connaissaient parfaitement les routes employées par les navires de Verrès. Lors d'une attaque, l'armée sicilienne les met déroute et capture une partie de l'équipage des brigands. Cicéron en profite alors pour revenir sur cet exploit militaire et souligner la malhonnêteté de Verrès :

> Le navire accoste à Syracuse : tout le monde attend le supplice des prisonniers. Verrès, comme devant une proie amenée à lui et non devant des brigands pris, ne tient pour ennemis que ceux qui sont vieux ou laids ; il met à part tous ceux qui avaient quelque peu de beauté, de jeunesse, de talent ; il en distribue quelques-uns à ses secrétaires, à son fils, à son entourage ; il envoya en cadeau six musiciens à Rome à certains de ses amis. Cette nuit se passe tout entière à vider à fond le vaisseau. Quant au chef des pirates (*archipiratam*), personne ne le voit, lui qu'il eût fallut livrer au supplice. Aujourd'hui encore tous regardent comme vrai -- et vous devez comprendre par conjectures ce qui est digne de lui -- que Verrès a reçu secrètement de l'argent des pirates (*piratis*) pour épargner leur chef (*archipiratam*)35.

Dès les premières lignes du texte, les rôles sont inversés de manière rhétorique : Verres est présenté comme un prédateur tandis que les pirates deviennent victimes... Cicéron désigne dans ce passage un chef : *archipirata*, suggérant une organisation sociale de la piraterie. Le chef pirate fait, ici, figure de symbole, en représentant par métonymie tous les méfaits impunis commis par les pirates. Cette anecdote joue sur différents niveaux de registre. Cicéron ne cherche pas, dans ce passage, à défendre les pirates qu'il considère par ailleurs comme les « ennemis de tous les peuples[36] ». Il cherche, au contraire, à prouver que Verrès a moins de moralité qu'un pirate et doit donc être condamné pour extorsion de fonds publics. La piraterie est utilisée ici comme un élément de discours ne faisant pas vraiment référence à aucune réalité historique. Cicéron rédigeant, en effet, une plaidoirie et non pas un récit historique.

Comme nous le verrons dans notre troisième partie, la représentation de la piraterie cicéronienne va être utilisée par les *imperatores* romains dans le conflit contre la Cilicie. C'est à partir de la mise en ordre de la Méditerranée par Rome en 67 av. J.-C. que disparaît la piraterie dans nos sources historiques. Même si la prédation subsiste sûrement dans quelques régions, ils ne constituent plus une

---

35 Cicéron, *Seconde action contre Verrès. Livre V, Les supplices*, traduit du latin par G. Rabaud, Les Belles Lettres, Paris, CUF, XXV. (texte intégral disponible en annexe)

36 Cicéron, *De Officis,* XXIX, 107.

menace suffisante pour inquiéter le peuple romain et garantir un triomphe ou un pouvoir exceptionnel. C'est pourquoi les auteurs anciens vont devoir transformer leur manière d'utiliser la piraterie afin de la rendre pertinente. Elle va prendre divers sens métaphoriques pour être utilisée comme instrument politique et/ou dans la littérature romanesque.

1-2-3) Le *topos* de la piraterie utilisé comme instrument politique après la victoire de Pompée en 67 av. J.-C.

L'image de la piraterie va transcender la réalité autour d'un stéréotype moral en opposition directe avec les valeurs incarnées par Rome. Toute l'œuvre de Cicéron est construite autour de cette idée et confère à la piraterie le statut de gardien du mal absolu. En une génération cette idée va faire école et la piraterie va devenir un qualificatif péjoratif. Nous pourrions multiplier les exemples qui prouvent cette nouvelle utilisation de l'image du pirate mais, afin d'insister sur la rapidité avec laquelle ce phénomène va s'installer, nous citerons uniquement la révolte de Sextus Pompée.

Ce conflit s'inscrit dans la logique des guerres civiles, il est important d'en définir rapidement le contexte historique. Après la mort de César en 44 av. J.-C., Octave et Marc Antoine partent en campagne contre ses assassins à travers toute la Méditerranée. Les enfants de Pompée, ancien adversaire de César lors du premier triumvirat, sont donc traqués et proscrits de Rome. Dans un premier temps, Sextus Pompée va prendre d'assaut la Sicile et en devenir le maître. En 39, il bloque avec sa flotte le ravitaillement en blé de Rome et accueille un certain nombre de proscrits. Octave et Marc Antoine sont donc contraints de négocier, ils confirment son pouvoir sur la Sicile et promettent à Sextus le commandement de l'Achaïe s'il permet le ravitaillement de Rome. Mais alors que le second triumvirat prend fin, Sextus continue d'abriter les proscrits et complote avec Marc Antoine contre Octave. En 36 avant notre ère, le futur empereur décide de mettre un terme aux activités de Sextus Pompée et organise une double attaque depuis l'Afrique et l'Italie sous le commandement d'Agrippa. Cet épisode des guerres civiles ne semble pas avoir un quelconque rapport avec la piraterie. Pourtant les textes anciens accusent le fils de Pompée de s'allier aux pirates pour combattre le pouvoir de Rome.

> Lorsque son nom fut placé sur la liste des proscrits et qu'il sut que sa tête avait été mise à prix, il désespéra de revenir en grâce à ses yeux et se prépara à la guerre. Il faisait construire des navires et accueillait des déserteurs, s'associait aux pirates et prenait les bannis sous sa protection. De ce fait, en peu de temps sa puissance s'accrut et il domina la mer proche de l'Italie : il faisait des descentes dans les ports Italiens, enlevait les navires et se livrait au pillage. […]
>
> Cependant il ne s'éloigna pas complètement de la ville mais faisait des incursions dans le pays et empêchait l'importation des vivres : parmi ceux qui vinrent au secours de la cité, il s'attira les uns par la crainte de subir le même sort, les autres en leur tendant une embuscade et en leur causant des pertes[37].

La guerre contre Sextus Pompée permet aux historiens romains de renouer avec la tradition de la *lêisteia*. Dans ce passage, Dion Cassius définit Sextus comme allié des pirates et des déserteurs, c'est-à-dire un ennemi du pouvoir

[37] Dion Cassius, *Histoire Romaine*, traduit du grec par J-M. Roddaz, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1994, 48, 3, 2.

romain. Ses actions sur mer sont clairement associées à la technique du raid. Il n'est donc pas seulement allié des pirates mais pratique leurs techniques pour attaquer Rome. Dans la seconde partie du texte, la manœuvre militaire de Sextus qui consiste à bloquer le ravitaillement de Rome est considérée comme un raid de pirate. L'historien ne lui attribue aucune victoire navale directe contre les forces d'Octave. Cette perversion de l'image de Sextus Pompée en un pirate est reprise par de nombreux historiens. Florus utilise aussi cette image pour qualifier Sextus mais s'interroge quelques lignes plus loin : « Finalement le péril devint tel qu'on dut avec l'ennemi – si du moins le fils de Pompée était un ennemi – conclure malgré tout un traité de paix[38]. »

Si on se réfère à la définition que nous avons admise en introduction, Sextus Pompée n'est pas un pirate. C'est un notable romain exclu de la République pendant la période des guerres civiles qui tente de réunir une armée pour se sauver. L'image de la piraterie devient un argument rhétorique utilisée par les historiens anciens et le pouvoir en place afin de discréditer un mouvement contestataire. La piraterie n'ayant plus de réalité effrayante, elle sera constamment associée à un ennemi de Rome pour en souligner le coté maléfique. Dès lors, la réalité a fait place à l'image et le stéréotype est entré dans les consciences collectives.

La cacophonie des sources anciennes racontant la piraterie du I^{er} siècle avant notre ère n'est compréhensible qu'avec une étude de l'image. Son utilisation est transformée : du modèle hellénistique d'interdépendance commerciale à une rhétorique de la peur. Plutarque use du même procédé dans sa description de la révolte de Sertorius et de l'alliance qu'il nouera avec les pirates Ciliciens[39]. Chez Plutarque, on ne trouve nulle part de condamnation directe de Sertorius en tant que pirate, l'image est utilisée plus subtilement. L'auteur signale une alliance ponctuelle du Romain avec les pirates ainsi que sa maîtrise parfaite de la technique du raid. Avec Sextus Pompée, l'instrumentalisation de l'image effrayante de la piraterie au service de la rhétorique fait un pas supplémentaire. La piraterie est dévoyée au profit de son utilisation politique contre un Romain. Elle n'est plus un raid sur mer ou sur terre à partir d'un engin flottant mais elle est devenue un ennemi du peuple romain.

L'évolution « morale » de la notion de piraterie se poursuit jusqu'à la fin de l'Antiquité où elle prend divers usages métaphoriques. Par exemple, dans un contexte totalement différent, en Europe du nord ouest, au II^{e} siècle de notre ère, Marcus Aurelius Valerius Carausius est chargé par l'empereur Maximien de défendre les côtes atlantiques contre les Saxons et les Francs en tant que gouverneur de la province de Bretagne. Prévoyant une disgrâce, il se fait proclamer empereur par ses légions en 286 et, pendant six



[38] Florus, Histoire, II, 18. Eo denique disciminum uentum est, ut foedus et pax cum hoste – si modo hostis Pompei filius – tamen feiretur.
[39] Plutarque, *Vie de Sertorius*, VIII, 7.

ans, dirige la province. La monnaie ci-contre émise par Carausius pourrait bien être l'illustration d'un traité signé avec les deux empereurs Maximien Hercule et Constance Chlore. Elle représente trois bustes impériaux avec la titulature: Carausius et ses frères, ainsi que des légendes variées (Pax, Salus, Victoria, Virtus,…)[40]. Pourtant, dans les textes, en particulier dans les panégyriques latins, Carausius est considéré comme un pirate[41]. À la fin de l'Antiquité, le pirate ne recouvre plus la même réalité que celle décrite par Homère ; il est un opposant au régime dominant.

I-2-4) La piraterie antique dans un contexte romanesque

Le caractère romanesque du pirate, second sens de notre définition moderne, apparait dès le II^{ème} siècle ap. J.-C., à travers les nombreux romans grecs. Au début du roman de Chariton[42], le pirate Théron enlève l'héroïne, Callirhoé, dans un cimetière de la côte ionienne pour la vendre sur un marché d'esclaves oriental. Théron nous est présenté comme le chef d'un équipage de fortune réuni quelques pages auparavant. Le pirate est un personnage malicieux, malhonnête et cupide : l'ennemi que le héros devra dépasser pour retrouver l'amour de sa dulcinée. A la séquence de l'enlèvement de l'héroïne par un pirate, s'ajoute, dans presque toute la littérature impériale, le danger érotique que le ravisseur, frappé de la beauté de la jeune fille, fait peser sur elle. Cette thématique avait même été le point de départ d'une controverse de Sénèque le père[43] : celle de la prêtresse livrée à la prostitution. Dans le roman de Xénophon d'Éphèse[44], les pirates phéniciens qui interceptent le navire du héros tombent automatiquement amoureux de ce dernier et de sa compagne. La figure du pirate est un des personnages récurrents du roman du I^{er} siècle avant notre ère, son utilisation diffère en fonction des auteurs. Ces fluctuations dans la notion de pirates permettent aux romans d'accorder leurs personnages à presque toutes les situations. Le roman d'Achille Tatius[45] s'ouvre sur le récit de l'enlèvement d'Europe, où Zeus enlève la jeune fille déguisée en bœuf. La notion de déguisement lors d'un enlèvement est donc au centre de l'économie romanesque. Ainsi, c'est parce qu'ils sont victimes d'Eros que Callisthénès et Chairéas endossent le costume de pirates. Nous touchons là un point fondamental, dans les romans respectifs de Chariton et de Xénophon les pirates sont présents physiquement. Théron est un hors la loi chef d'un petit équipage tandis que chez Xénophon, le navire des héros est attaqué par des pirates phéniciens. Quel que soit leur statut dans la suite du roman, ils sont pirates avant toute chose. Mais chez Achille Tatius, la description des deux pirates est totalement différente. Callisthénès se présente comme un jeune riche Byzantin tandis que Chéréas est un marin. Ils ne sont pas caractérisés comme pirates dès le

---

[40] *Roman Imperial Coinage*, tome V, II, Carausius, Diocletian and Maximian p. 550-556. Photo prise par nos soins et provenant du British Museum de Londres.

[41] Pour plus de détail sur cette question consulter l'excellent travail de M. P. Detalle, *La Piraterie en Europe du Nord-Ouest à l'Epoque Romaine*, BAR International Séries, 1086, 2002.

[42] Chariton, *Chaireas et Callirhoé*, texte établi et traduit par G. Molinié, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1979. Lire avec profit deux articles sur ce thème : J-P. Guez, « Pourquoi Théron n'est-il pas amoureux ? », B. Pouderon (ed.), Les personnages du roman grec, actes du colloque de Tours, 18-20 Novembre 1999, De Boccard, 2001, 101-110. D. Kasprzyk, « Théron, pirate, conteur et narrateur dans le roman de Chariton, Chairéas et Callirhoé », B. Pouderon (ed.), *ibid*, 2001, 149-164.

[43] Sénèque le père, *Controverses et Suasoires*, I.

[44] Xénophon, *Les Ephésiaques, Le roman d'Habrocomès et d'Anthia*.

[45] Achille Tatius, *Le roman de Leucippé et Clitophon*.

départ mais vont le devenir pour les besoins d'Eros. Pour J-P. Guez : « La piraterie n'est donc plus perçue comme une profession chez Achille Tatius mais comme un costume. » On retrouve la logique du roman d'Achille Tatius, le costume du pirate faisant écho au costume de bœuf de Zeus lors de l'enlèvement d'Europe. La figure littéraire du pirate est tout autant un costume représentatif de l'ennemi pour les personnage.

Chariton dans son roman remet en cause la figure du pirate comme ennemi avec le personnage de Théron. Théron reste fidèle à l'image de la piraterie développée dans la rhétorique cicéronienne. Présenté comme un homme sans scrupule et malicieux, le pirate va pourtant être un élément structurant du roman. Son personnage est primordial dans la narration et son rôle va bien au-delà de la simple étape obligée que constitue l'entrée en scène du pirate dans le genre romanesque. Dans le roman grec, tout est mouvement, les personnages évoluent sur l'ensemble de la Méditerranée sans avoir aucune limite. Selon D. Kasprzyk[46] : « Théron a son mot à dire sur la narration. Il est à la fois créateur et narrateur intra diégétique du roman de Chairéas et Callirhoé. » Par exemple, suite à l'enlèvement de Callirhoé, Théron interroge ses compagnons sur la suite de l'histoire. L'un d'eux a un discours plein de bons sentiments et suggère de la rendre à ses parents qui seront automatiquement généreux avec leur petite troupe. Mais cet angélisme suscite une réponse sarcastique d'un des pirates. Un autre souhaite tuer Callirhoé tout de suite, de peur qu'elle ne les dénonce une fois arrivés dans un port. Tous deux proposent donc une fin probable au roman : la tuer ou la sauver. C'est alors que Théron fait entendre sa voix et décide, contrairement aux suggestions de ses compagnons, de la garder sur le navire pour la revendre comme esclave. Il n'est alors plus seulement un pirate, il est maître du destin de Callirhoé. De plus, Théron semble conscient des impératifs et des conventions du récit romanesque ancien. Par son choix il décide de poursuivre le roman vers un autre stade (la mise en esclavage de l'héroïne), il joue le rôle de porte parole de Chariton.

Le rôle de Théron est unique, il est particulièrement étonnant que Chariton ait choisi la figure d'un pirate pour jouer le rôle de son porte parole. On peut se demander si l'auteur ne se pose pas en critique de la société qui l'entoure en réhabilitant l'image négative du pirate. Cette analyse du roman grec n'est pas entièrement contradictoire avec celle que nous avons développée dans les parties précédentes. Dans un premier temps, c'est la preuve d'un dévoiement de l'image de la piraterie, de la généralisation de son utilisation par opposition avec les réalités maritimes beaucoup plus nuancées. De plus, la critique de Chariton est la preuve d'une utilisation abusive de la piraterie par le politique. Une image n'existe réellement que s'il existe une contre-image pour s'y opposer. C'est pourquoi les caricatures s'appuient sur un stéréotype connu de tous afin d'être le plus efficace possible. En outre, le regard amusé de l'auteur sur la piraterie laisse entendre qu'elle a disparu en partie de la Méditerranée. Elle subsiste toutefois dans la littérature comme témoignage d'un mal absolu caricaturé.

[46] D. Kasprzyk, «Théron, pirate, conteur et narrateur dans le roman de Chariton, Chairéas et Callirhoé», B. Pouderon (ed.), *Les personnages du roman grec*, actes du colloque de Tours, 18-20 Novembre 1999, De Broccard, Paris, 2001, p. 149-164.

En conclusion, nous avons pu constater combien la représentation antique de la piraterie diffère sensiblement de notre définition moderne. L'étude lexicale des mots utilisés par les Anciens montre le glissement idéologique qui se fait au cours du temps. Il convient aussi d'être prudent quant aux genres littéraires, et à la chronologie de la source employée. Le registre de la représentation est par exemple très prégnant dans les textes juridiques, les romans d'époque impériale. A ces difficultés d'interprétation des textes anciens s'ajoutent de nombreuses études modernes orientées. De fait, l'historiographie autour de notre question est extrêmement riche, comprenant de nombreuses controverses liées à un contexte historique particulier. Nous devons donc être sensibles aux diverses théories qui ont jalonné l'histoire. Faire une histoire de l'histoire des pirates antiques nous permettra de mieux appréhender ces différents courants.

II) Cadrage historiographique

La piraterie est un objet d'étude complexe, qui touche à de nombreux a priori culturels présents dans toutes les sociétés. Le chercheur n'est jamais vraiment objectif dans son traitement de l'histoire, vu qu'il puise, très souvent dans l'argile de l'actualité pour façonner ses théories. Aux diverses versions du pirate utilisées par nos sources antiques, correspond une nébuleuse de points de vue modernes. La piraterie apparaît comme un enjeu dans plusieurs conflits de l'histoire et de la politique contemporaine. Dans un contexte colonial, le pirate devient le symbole d'un monde sauvage dompté par les grandes puissances coloniales. A l'opposé pendant la guerre froide, le pirate du Ier siècle avant notre ère est perçu par les chercheurs soviétiques comme la première forme de lutte des classes s'opposant à la grande puissance impérialiste : Rome. Aujourd'hui, dans un article du *New York Times* daté de 2006, Robert Harris tente une comparaison entre les Ciliciens et les terroristes d'Al-Quaeda.

> « In the autumn of 68 B.C. the world's only military superpower was dealt a profound psychological blow by a daring terrorist attack on its very heart. Rome's port at Ostia was set on fire, the consular war fleet destroyed, and two prominent senators, together with their bodygards and staff, kidnapped. (...) Like Al Quaeda, these pirates were loosely organized, but able to spread a disproportionate amount of fear among citizens[47]. »

Cet article est un cas d'école du danger de l'amalgame anachronique dans le traitement de la piraterie. Un cadrage historiographique devient alors nécessaire pour mettre à plat l'ensemble des théories et des sources qui s'y rapportent. Non

[47] R. Harris, « Pirates of the Mediterranean », *The New York times*, 30 Septembre 2006, p.1-4.

pas pour critiquer l'objectivité des chercheurs mais plutôt pour prôner une forme de subjectivité éclairée.

II-1) Piraterie et Barbarie, une vision négative, née dans un contexte colonial, jusqu'à des avatars récents

La première étude de la piraterie ancienne est un travail de synthèse rédigé par J-M. Sestier en 1880. Il s'ouvre sur les mots suivants : « Tous les peuples primitifs établis dans les pays méditerranéens ont exercé la piraterie dans l'antiquité[48]. » Ce jugement schématique sur la piraterie, perçue comme une forme de primitivisme parasitant le bon fonctionnement du commerce, est palpable à travers tout le travail de l'auteur. La piraterie en tant que concept n'est pas questionnée mais jugée comme infamante, en tout point similaire à celle dont il est contemporain. Les sources anciennes sont utilisées comme des données historiques brutes sans jamais être analysées ni remises en contexte. Sestier cherche à prouver que la piraterie est un phénomène endémique en Méditerranée depuis la plus haute antiquité qui se termine définitivement grâce à la colonisation française.

> « Au moment des invasions, la piraterie renaîtra avec le caractère qu'elle avait eu dans les temps primitifs. Les barbares procèderont comme les Phéniciens, les Grecs et les Carthaginois à leur arrivée en Europe. Profitant des troubles résultant de l'anarchie qui ébranlait alors la puissance romaine dans toute l'étendue de son immense empire, ils commettront de grands ravages. Mais, quand le pouvoir retournera en de fortes mains, les Barbares n'oseront plus s'aventurer sur la mer. Constantin le Grand, en transportant le siège de l'Empire à l'entrée même de la mer menacée par les envahisseurs, leur barrera le passage, et ses successeurs sauront les contenir pendant des siècles par la force de leurs flottes et de leurs armées et par celle de leur politique et de leurs lois.
> Au christianisme, enfin, il sera donné de transformer, de civiliser par sa divine morale, par l'enseignement du respect des biens et de la liberté d'autrui, ces Barbares accoutumés jusqu'alors à ne vivre que de pillage, de violence et de brigandage.
> Je termine au règne de Constantin l'histoire de la piraterie dans les pays méditerranéens, estimant que si elle devait être continuée au delà, elle n'offrirait un réel intérêt qu'à partir de l'époque où les Sarrasins et les Musulmans, de race nouvelle, fanatiques et implacables envers les chrétiens, firent apparition en Europe, semant sur leur passage la terreur et la ruine.
>
> Et cette histoire se terminerait au jour où le glorieux drapeau de la France fut victorieusement planté sur les murailles d'Alger, le repaire suprême de la piraterie sur les bords de la Méditerranée[49]. »

Sestier déroule le fil de l'histoire de la piraterie sans prendre garde aux anachronismes. Il dresse ainsi sous la même bannière les pirates de la fin de l'Antiquité et ceux des Barbaresques qui sévirent jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle. Le but de son étude est politique, cherchant à justifier la conquête de l'Algérie en 1830 tout en affermissant les valeurs de la Troisième République née de la défaite de Sedan dix ans auparavant. En dépit de la partialité de cette étude, l'auteur a le mérite de reprendre en détail le récit des sources anciennes. Il retrace

[48] J. M. Sestier, La piraterie dans l'Antiquité, A. Marescq aîné, Paris, 1880, p.3.
[49] ibid p. 7-8.

toute l'histoire de la piraterie en suivant la chronologie depuis Homère jusqu'à l'époque Médiévale. La démarche de Sestier est de faire la synthèse de toutes les sources traitant de la piraterie ancienne. Son travail introduit la piraterie comme un objet d'étude à part entière bien que dépourvue de toute critique scientifique.

H.A. Ormerod poursuit ce travail de synthèse au début du XX^{ème} siècle en rédigeant une étude très complète des sources littéraires[50]. Cet ouvrage est toujours cité aujourd'hui comme une référence indispensable pour tous travaux sur la piraterie ancienne. Il est, en effet, très précieux puisque l'auteur fait le catalogue référencé et presque exhaustif de toutes les sources. Malgré tout, le travail d'Ormerod est à utiliser avec précaution, car il est rédigé dans un contexte historique omniprésent.

> « Throughout its history the Mediterranean has witnessed a constant struggle between the civilised peoples dwelling on its coasts and the barbarians, between the peaceful trader using its highways and the pirate who infested the routes that he must follow. At different stages of their history most of the maritime peoples have belonged now to one class and now to the other. From the time when men first went down to the sea in ships, piracy and robbery have been regarded only as one of the means of livelihood that the sea offered. The earliest literature of Greece shows us the Homeric pirate pursuing a mode of life at sea almost identical with that of the Frankish corsairs ; in our records of early Crete we can see the first attempts of a civilised state to cope with the evils of piracy and protect its sea-borne commerce. Only at rare intervals has a complete suppression been achieved. Perhaps the only times when the whole Mediterranean area has been free have been during the early centuries of the Roman empire and in our own day[51]. »

Ormerod insiste sur la nature violente des pirates et sur la facilité qu'ils avaient à piller les côtes en l'absence d'Empire maritime ou terrestre pour y mettre un terme. Il considère ainsi la piraterie comme la contrepartie négative du commerce, qui trouve son terme grâce à la création de grandes puissances. Dans le passage ci-dessus, la couronne britannique est placée sur un pied d'égalité avec l'Empire romain dans sa gestion de l'espace maritime. L'auteur cherche à affirmer la puissance de la marine anglaise au moment même où les revendications d'indépendance des colonies commencent à se faire entendre.

Du point de vue de la qualité scientifique de son travail, Ormerod ne cherche pas à commenter les sources mais simplement à les indexer de manière très précise. La Méditerranée est séparée artificiellement en deux parties (occidentale et orientale) afin de classer dans chaque région plusieurs espaces de piraterie. Il est néanmoins le premier à commencer à s'interroger sur les mots de la piraterie en donnant leur étymologie. Ce travail n'est pourtant pas suivi d'une remise en cause de la représentation du pirate : les maléfiques pirates sont toujours opposés au paisible marchand.

Le chapitre 6 du livre d'Ormerod est entièrement consacré à la piraterie cilicienne. Comme pour le reste de l'étude, l'auteur se concentre sur le récit de l'évènementiel. Il analyse ces quelques années comme une exception dans toute l'histoire de la Méditerranée : les Ciliciens auraient réuni sous une même bannière l'ensemble des pirates d'Occident et d'Orient. La géographie des côtes ciliciennes est jugée comme un élément de réponse expliquant la violence de ses populations.

---

[50] H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1927.
[51] *ibid*, p.13.

Les montagnes du Taurus sont particulièrement arides et abritent des brigands habitués à utiliser le raid. La « société » pirate est perçue comme un glissement de ces brigands vers la mer. Dès lors, elle ne va cesser de grandir avec la confusion entrainée par les guerres civiles romaines. Ces hypothèses fondent la conception moderne de la piraterie cilicienne, elles ne seront contredites qu'à la toute fin du XX^{ème} siècle.

En Allemagne, la piraterie est analysée par E. Ziebarth[52] dans un ouvrage beaucoup plus anecdotique que les deux précédents. Elle reprend une étude évènementielle de la piraterie, qu'elle pense comme une série de cas particuliers relative au tempérament grec, notamment par l'insuffisance des mesures de protection maritime créées par les thalassocraties. De plus, son ouvrage fait aussi une présentation moderniste du commerce antique ignorant totalement les travaux soutenus par J. Hasebroek. Comme pour les travaux de Sestier et Ormerod, son étude est à contextualiser de manière politique.

Ces trois ouvrages posent les bases des futures hypothèses sur la piraterie ancienne. On retrouve ici tous les grands thèmes qui vont être successivement discutés, repris ou critiqués. La piraterie est comprise comme un métier à part entière, une manière d'obtenir des richesses par le crime et la destruction. Le caractère des pirates est nécessairement violent, ce sont des meurtriers volontaires qui choisissent cette voie. Les communautés pratiquant le raid sont barbares et primitives parasitant le commerce entre cités « modernes ». Le déterminisme géographique explique la nature de ces peuples isolés des structures de protection maritime des grands empires. De plus, le cabotage rend d'autant plus difficile la surveillance des côtes en l'absence de réglementation maritime internationale.

Au tout début des années 1970, M. Gwyn Morgan étudie le développement de la piraterie dans les îles Baléares[53]. Son travail fera l'objet d'un commentaire plus complet dans la troisième partie de notre mémoire de thèse. Toutefois, nous pouvons dès à présent relever que son étude se rapproche des théories des historiens de la fin du XIX^{ème} siècle, début XX^{ème} siècle. En effet, il développe une synthèse des sources littéraires traitant de la piraterie en mer des Baléares. Son hypothèse principale étant de ne pas relever les divergences entre les auteurs, mais au contraire, de chercher à tout prix à en faire la synthèse. L'origine de la piraterie en Mer des Baléares proviendrait d'une fuite des malandrins Ligures cherchant à se réfugier sur les côtes d'un voisin bienveillant. Les habitants des Baléares, de nature pacifique selon Strabon[54], ne pouvaient décemment pas être à l'origine du développement de la piraterie dans leur espace maritime.

Dès l'origine, les études sur la piraterie sont à utiliser avec beaucoup de précautions car rédigées dans un contexte à apprécier en filigrane. D'un point de vue idéologique, la piraterie est la figure de l'ennemi généralement utilisée pour justifier ou valoriser une décision politique. Il n'est donc pas question de remettre en cause dans ces publications son caractère mauvais, il doit au contraire être étudié de très près, puisque en partie justifié par la littérature ancienne. Ces trois auteurs débutent leurs travaux avec des a priori liés à leurs époques, ce qui pose la

---

[52] E. Ziebarth, Beiträge zur Geschichte des Seeraubs une Seehandels im alten Griechenland, Berlin, 1929.

[53] Gwyn Morgan M. « The Roman Conquest of the Balearic Isles », *California Studies in Classical Antiquity*, 2, 1969, p. 217-231.

[54] Strabon, *Géographie*, III, 5, 1-2 (voir texte intégral en annexe).

question insoluble de l'objectivité en histoire. Bien qu'elle soit impossible, il convient de prôner une subjectivité éclairée qui oblige la remise en cause. Toute étude sur la piraterie est soumise aux dangers de l'anachronisme. Afin de ne pas suivre la même voie, notre travail consiste à se replacer, autant que possible, dans les cadres des anciens. Par manque de sources, ces trois auteurs étaient dans l'incapacité de recouper les données de la littérature avec celles de l'économie, de l'archéologie, de la sociologie... C'est justement tout l'enjeu des différents travaux qui vont suivre dans l'étude de la piraterie : chercher d'autres types de sources, d'autres méthodes de travail.

II-2) La recherche d'une internationale pirate

L'exhaustivité du travail de Ormerod marque un coup d'arrêt dans l'étude de la piraterie ancienne. Il s'en suit un blanc dans l'historiographie qui perdure jusque dans le milieu des années 1970. Le contexte historique est alors bien différent : après les deux guerres mondiales le nationalisme est remis en cause, tout du moins dans la littérature. Les multiples conflits entraînés par la décolonisation ont brisé le discours simpliste d'un Occident civilisé seul gardien des valeurs de paix et d'harmonie. Enfin, l'affrontement des deux blocs (Etats-Unis et URSS) oppose deux courants de pensée antagonistes : le capitalisme et le communisme. Les historiens ont joué un rôle dans le débat d'idées qui s'ouvre à cette époque. La piraterie ancienne devient un enjeu politique : elle est analysée comme le prototype de la première société communiste. Tout particulièrement la Cicilie, réunissant sous une seule bannière tous les laissés pour compte, les opprimés de l'Empire romain au Ier siècle avant notre ère. Par un effet de comparaison sous-entendu, les pirates Ciliciens représentent l'URSS tandis que Rome symbolise les Etats-unis. Quelques publications cherchent donc à remettre en cause la vision simpliste du pirate comme « ennemi de tous les peuples » afin de le réhabiliter aux yeux du grand public.

Dans plusieurs articles[55], Y. Garlan cherche à effectuer une typologie de la piraterie et ainsi prouver qu'il existe plusieurs degrés d'interprétation dans la pratique du raid. Il en recense cinq formes différentes :

- « Une forme « simple » vitale, visant à la satisfaction des besoins naturels et essentiellement terrestre. »
- Une forme « mercantile » lorsque les personnes qui pratiquent le raid cherchent à faire du profit pour eux mêmes.
- « De profession libre » lorsque la cité ou l'État exerce une forme de contrôle sur les cibles à attaquer. Il cite comme exemple la piraterie illyrienne sous le règne de la reine Teuta qui aurait commandé aux pillards la mise à sac du commerce italien.

[55] Lire avec profit l'article suivant : Y. Garlan, « Signification historique de la piraterie grecque » , *DHA*, 4, 1978, p. 1-16. Il cherche une typologie de la piraterie et tente d'expliquer les causes qui poussent les hommes à adopter le raid comme moyen de subsistance. Compléter la lecture de cet article par : Y. Garlan, « War, Piracy and Slavery in the Greek World » , M. Finley (ed.), *Classical Slavery*, Londres, 1987, p. 7-21.

- Forces et faiblesses de l'analyse "marxiste".

Enfin, la piraterie comme « organisation sociale », autonome de toute forme d'État et organisée contre l'ennemi de tous : les grandes puissances. Dans le cas présent, l'auteur désigne ici la piraterie cilicienne comme « État » politique réunissant tous ceux qui ont été rejetés par l'Empire (les esclaves, les hors la loi, les exilés politiques). L'auteur pousse la comparaison très loin : « Dans les années 70, on voit ainsi se constituer comme une « internationale pirate », centrée sur la Cilicie[56]. »

Bien que cette typologie soit extrêmement intéressante, étant la première ébauche d'une remise en cause de l'image négative du pirate, elle doit être utilisée avec beaucoup de précautions à cause de la partialité des propos de son auteur. L'hypothèse d'une « internationale pirate » est évidemment anachronique, ne se reflétant dans aucune forme d'organisation politique dans l'Antiquité. Il n'existe aucun texte prouvant une union de tous les laissés pour compte de la société romaine, ni dans l'épigraphie, ni dans la littérature ancienne.

Au delà de cette position idéologique, la piraterie est, pour la première fois, analysée comme une forme d'échange intégrée à l'économie ancienne. Même dans sa forme la plus primitive, elle est perçue comme un échange, même si l'auteur a des difficultés à en discerner les contours. Le pirate n'est plus simplement un homme violent, parasitant les circuits commerciaux ; c'est aussi un marchand à la recherche du profit. Il est d'ailleurs aussi parfois intégré aux décisions politiques et militaires. Par exemple, les pirates appartenant aux catégories « de profession libre » et « mercenaire » sont comparés aux corsaires du XVIII^{ème} siècle. Ils sont utilisés par la sphère politique sans avoir de pouvoir décisionnel. Bien que Y. Garlan incorpore les pirates à l'économie, il refuse de les voir participer à la politique. On touche ici un point fondamental qui va être ensuite repris dans l'historiographie. Un courant de pensée dans les années 70 réfléchit avec les cadres d'une société ancienne reposant sur une structure de classes hiérarchiques, totalement imperméables. Dans la théorie marxiste, l'histoire de l'humanité est celle de l'affrontement, de la lutte des classes. Les travaux de Y. Garlan s'inscrivent dans ce courant historiographique, il perçoit la victoire de Pompée sur les pirates comme l'exemple d'une lutte des classes. C'est pourquoi, la construction d'une typologie était nécessaire afin de souligner les distinctions entre les entités et de cloisonner de manière totalement artificielle les structures de la société ancienne. La piraterie est alors abordée comme un « objet en soi » possédant ses propres codes, méthodes, valeurs, mentalités.

La typologie proposée par Y. Garlan est un premier pas qui ouvre la discussion vers un grand débat sur la méthodologie à adopter pour l'étude de la piraterie. Pour M. Clavel-Lévêque[57], la typologie adoptée par Y. Garlan repose sur une ambiguïté intrinsèque, « dans la mesure où, si elle se dégage bien comme telle, c'est au niveau des représentations. La question se posant alors immédiatement est de savoir, d'une part, dans quelles conditions elles se sont élaborées ; comment et pourquoi elles sont avancées et/ou sollicitées ; et d'autre

[56] Y. Garlan, *op. cit*., 1978, p.5.

[57] M. Clavel-Lévêque, « Brigandage et piraterie : représentations idéologiques et pratiques impérialistes au dernier siècle de la république », *Dialogue d'Histoire Ancienne*, 4, 1978, p.17-31.

part, quelles réalités lit et interprète chacun des types repérés et définis[58]. » Elle remet en cause l'utilisation de la littérature comme unique source et propose au contraire de les observer en rapport avec d'autres découvertes telles que l'épigraphie et l'archéologie. Selon son hypothèse, seule une étude ethno-historique est capable d'apporter une réponse convenable aux questions posées par les textes. M. Clavel-Lévêque relève des contradictions dans le récit de Strabon qui lui permettent de préciser la réalité d'un registre de la représentation.

> « Ainsi, par delà le procédé strabonien qui consiste à toujours considérer le « peuple » en lui-même, comme une entité homogène naturellement opposée au « peuple » voisin, à la fois lecture de la réalité et pratique d'amalgame, le rapport de la piraterie/brigandage aux formes de la lutte de classes et aux modes d'exploitation dans la formation impérialo-esclavagiste romaine à des moments précis de son histoire (fin du IIème surtout Ier siècle avant notre ère), fait surgir une série d'interrogations complexes.
>
> Elle touche au statut idéologique de la catégorie de brigandage/piraterie, à son statut historique global dans ses formes, dans ses effets, dans ses implications et ses variations diverses au sein de la société concrète. C'est dans cette perspective qu'il faudrait aussi replacer les interrogations sur le problème de ce qu'on a pu appeler « l'internationale pirate » des années 70. La question étant d'abord de savoir dans quelle mesure une telle présentation des structures et des faits concernés renvoie à une réalité historique et dans quelle mesure cette réalité relève des représentations collectives. Cette époque correspond assurément à des transformations dans l'outillage mental des Romains, à des mutations, repérables au niveau de la langue et dans l'univers symbolique, à cette étape essentielle de la croissance de la formation sociale impérialo-esclavagiste.
>
> Il est donc effectivement capital de s'interroger sur la place et le fonctionnement de ces « pirates » et de prendre en compte les liens -fussent-ils ténus, temporaires, voire contradictoires qu'ils entretiennent avec le monde servile pour tenter de voir comment ils peuvent constituer un système de contre-valeurs, quelle peut en être la cohérence et comment cela peut renvoyer, dans la continuité et la spécificité des expériences historiques, à des formes de résistance au renforcement de la domination de Rome et de l'exploitation impérialiste[59].»

La remise en cause de la typologie de Y. Garlan et le questionnement d'une « internationale pirate » ont poussé M. Clavel-Lévêque à observer de plus près les mots de la piraterie. Elle fait le constat de l'existence d'un registre de la représentation qui trouve son origine dans les écrits de Cicéron.

> « Dans la constitution de la polémique antipopulaire, dans l'élaboration de l'imagerie sociale et impériale comme fondement du nouvel ordre romain, dans la mise en place de l'arsenal rhétorique indispensable au fonctionnement global de l'idéologie impérialo-esclavagiste, la catégorie de brigand/pirate constitue un des opérateurs qui supporte, produit et justifie un ensemble de pratiques politiques de domination/coercition. En tant que telle, l'image du brigand - et de son double circonstanciel le pirate - joue pour rassembler les nantis et les bons dans la crainte d'un bouleversement de l'ordre que les réseaux lexicaux définissent d'abord comme économique, mais qui est posé aussi dans ses dimensions sociale et politique, fondamentales au niveau du vécu. L'omniprésence du danger que stigmatise le texte cicéronien sur les pirates, comme le danger permanent que révèlent les divers discours sur les peuples brigands, excluent d'emblée toute division du corps social et contribuent, à leur niveau, à assurer efficacement les bases du consentement et à élargir au maximum les lieux où doit s'exercer l'hégémonie de Rome. Tel est bien ce qui se passe pour la Crète, comme le montre P. Brulé qui écrit : « Quand on entend parler de

[58] *ibid*, p.18.
[59] ibid, p. 22-23.

> bateaux pirates dans la guerre contre l'invasion romaine en 69, nous savons aussi que ce n'est pas de piraterie qu'il s'agit, mais d'une guerre[60] ». En cela donc la catégorie de pirate/brigand - même si le problème du *latro* est singulièrement plus complexe -, en fonction même des réalités historiques qu'elle lit et travestit, relève fondamentalement de l'idéologique et c'est à ce niveau qu'elle est partie intégrante des luttes qui se développent - et qui sont, dans le cadre de l'Empire, luttes de classes. En cela, la marginalité - indiscutable -, même si elle joue à des niveaux divers par rapport à l'ordre social et politique établi, ne peut être invoquée contradictoirement au fonctionnement du brigandage au sein des luttes de classes, dans des formes spécifiques aux sociétés de l'Antiquité, et dont la réalité ne saurait être liée ni confondue avec l'émergence d'une conscience de classe. C'est donc comme partie constitutive de la formation idéologique impérialo-esclavagiste, largement organisée par la supériorité ethnique naturelle de Rome sur les autres peuples, que se situent, par delà la pluralité des syntagmes et des types, l'univocité du système idéologique du schème, son efficace et sa signification historiques[61].»

L'hypothèse de M. Clavel-Lévêque lie la représentation cicéronienne de la piraterie avec l'impérialisme romain. On note aussi qu'elle entre également dans une démarche idéologique en cherchant une réalité au concept « d'internationale pirate ». Elle y oppose une idéologie « impérialo-esclavagiste » qui correspond difficilement aux cadres de la société antique. L'esclavage n'est pas pratiqué par les puissances dites « impérialistes » puisqu'on la retrouve de manière très diverse dans l'ensemble des sociétés. Chez M. Clavel-Levêque la piraterie ne recouvre aucune forme de réalité objective, elle la décrit comme un outil rhétorique justifiant les conquêtes romaines. Le concept de brigandage/piraterie se limiterait uniquement à être un élément de discours. On peut aussi relever dans le texte ci-dessus quelques éléments de controverses internes à l'école de Besançon. Ici la piraterie est stigmatisée par les puissants et donc poussée hors de la société ancienne. Les approches de Y. Garlan et P. Brulé décrivaient l'intégration des pirates dans les circuits économiques Méditerranéen.

Les travaux de M. Clavel-Lévêque ont permis de soulever de nombreux problèmes d'interprétation des sources littéraires. L'historiographie a donc choisi de questionner les textes en utilisant une méthode pluridisciplinaire, sans les considérer comme des données historiques. A la fin du XX^{ème} siècle, C. Wolf fait la synthèse de tous ces travaux en cherchant à construire une nouvelle typologie de la piraterie[62]. Plus précisément, C. Wolf cherche à savoir ce qui pousse des hommes à devenir brigands. Sa méthode est basée sur une approche pluridisciplinaire : à la fois de l'ethno-histoire, de la psychologie et de la sociologie. Elle part de cette question simple : les Anciens étaient-ils conscients des causes de la piraterie? Si oui, ont-ils cherché une réponse pour y remédier? Elle distingue différentes causes à l'origine du brigandage/piraterie :

- L'importance de l'argent, c'est-à-dire que la piraterie est avant tout une activité marchande.
- La pauvreté, poussant une partie des cités à l'indigence, sur les routes ou les mers. Elle souligne que c'est la cause la plus reprise dans la littérature.

---

[60] P. Brulé, *La piraterie Crétoise hellénistique*, Centre de Recherche d'Histoire Ancienne 27 ; Annales littéraire de Besançon 223, Les Belles Lettres, Paris, 1978 p. 349.
[61] M. Clavel-Lévêque, *op. cit.*, 1978, p. 22-23.
[62] C. Wolf, « Comment devient-on brigand? », *REA*, 101, 1999, p. 393-403.

- L’hérédité géographique et biologique.
- De manière beaucoup plus anecdotique, l’auteur relève l’amour du meurtre et de la guerre.

L’idée d’une « internationale pirate » est volontairement oubliée par C. Wolff car elle ne relève d’aucune réalité objective. La conclusion de l’article est particulièrement pertinente, l’auteur se demande si les anciens ont cherché une réponse politique au brigandage/piraterie. « Les auteurs se sont incontestablement intéressés aux causes du brigandage, et ils en ont indiqué certaines, en insistant tout particulièrement sur la responsabilité de la pauvreté. Mais leur analyse n’est jamais très approfondie, et aucun n’a essayé de résoudre la question pour elle-même. Il aurait fallu pour cela s’attacher aux brigands en tant que tels, ce que les écrivains ne sauraient faire : les brigands sont des hors-la-loi, des sauvages qui ne peuvent être considérés qu’avec mépris. Le cas des romanciers est cependant un peu particulier : les brigands sont pour eux des personnages intéressants, précisément parce qu’ils peuvent devenir romanesques. Cela peut faire, d’ailleurs, douter de la véracité du portrait qu’ils en dressent. Mais en ce qui concerne les raisons qui peuvent pousser un homme à devenir brigand, les romanciers s’accordent avec les autres écrivains.

Il y a une autre explication à ce peu d’intérêt : on ne peut analyser vraiment les causes du brigandage que si on veut essayer de prévenir le phénomène. Or, et cela est particulièrement clair dans les textes de loi, c’est un aspect qui n'intéresse pas les Anciens. La seule prévention qu’ils envisagent contre le brigandage, c’est la peur : les sanctions mises en place par le droit romain sont très lourdes, et les punitions des brigands doivent être publiques, pour dissuader ceux qui pourraient être tentés de devenir brigands.[63] »

L'intérêt des travaux de C. Wolff est de chercher la réponse apportée au raid. Malheureusement, la question reste insoluble car la violence serait le seul remède trouvé par les Romains. L’utilisation systématique des textes juridiques et de la littérature impériale par l’auteur pose le problème du questionnement des sources. L’auteure elle-même doute de leur réalité objective sortie de leur qualité littéraire. Les études des micro-régions de piraterie apportent un élément de réponse supplémentaire.

II-3) La piraterie dans les cercles d’échange méditerranéens

Jusqu’à la fin des années 70, la piraterie joue un rôle marginal dans les nombreuses controverses qui ont traversé l’historiographie de l’économie ancienne. Elle est, en effet, absente du débat entre primitivistes et modernistes. Elle n’apparaît pas non plus dans les nombreux travaux de M. I. Finley sur l'esclavage. Il faut attendre la controverse entre B. Bravo et A. Mele sur le rôle de la noblesse et l’aristocratie dans le commerce de la Grèce archaïque pour que la

[63] i*bid*, p.403.

question soit véritablement abordée[64]. La controverse débute lors d'un colloque par une présentation de B. Bravo qui soutient que, dans la Grèce archaïque, les nobles n'exerçaient pas le commerce, considérant cette activité comme vile. Pourtant une grande partie du dit commerce provient en réalité des nobles qui agissent comme nauclères, en fournissant le navire nécessaire à sa bonne marche. A côté de ce commerce, il en existe un autre, exercé par des nobles « pauvres » cherchant à s'enrichir sur des navires plus petits. A. Mele objecte que le commerce n'est pas un métier, mais un art pratiqué par des nobles placés à la tête de navires. Mais si les nobles voyagent en tant que nauclères sur leurs propres navires, ils ne le remplissent pas uniquement de leur cargaison. Il n'était, en effet, pas rare qu'un voyageur puisse embarquer sur un navire marchand afin de traverser la Méditerranée et vendre ses produits. Ce voyageur payait simplement au nauclère une somme d'argent correspondant au montant du voyage. Lors de l'arrivée dans un port de commerce, les diverses marchandises étaient confondues, et il était donc difficile d'établir facilement leur provenance. Des pirates pouvaient donc utiliser le navire d'un marchand noble pour revendre une marchandise acquise illégalement. La controverse entre B. Bravo et A. Mele est essentiellement centrée sur le rôle des élites dans la société de la Grèce archaïque. Elle pose la question du coût d'une expédition pour un pirate. En effet, une expédition sous-entend de posséder les fonds nécessaires pour affréter un navire, tout en risquant sa perte dans une attaque mal coordonnée.

B. Bravo utilise comme source principale le corpus de poèmes homériques afin de critiquer les théories de A. Mele. Il critique en particulier l'hypothèse qui soutient que la piraterie au VIII^{ème} siècle serait une activité honorable. Toutefois, B. Bravo reconnaît qu'il existe des liens extrêmement complexes de relations entre pirate et commerce. Ceci dit, l'auteur n'entre pas vraiment dans le détail des relations maritimes ; il brise plusieurs idées reçues sans y ajouter de nouvelles hypothèses.

Un constat s'impose : la représentation de la piraterie antique dans l'historiographie des années 1990 n'a plus le même visage que celle décrite par Ormerod au début du XX^{ème} siècle. C'est à cette période, après 70 ans de silence, que la piraterie fait l'objet d'un nouveau travail de synthèse rédigé par Ph De Souza[65]. Contrairement au livre d'Ormerod, qui était une synthèse narrative extrêmement bien documentée, ce nouveau travail cherche à analyser le rôle joué par les pirates dans l'Antiquité. Ils n'y apparaissent pas uniquement comme des partenaires économiques mais aussi, et surtout, comme une menace qui a dicté une partie de la politique, de la propagande et de l'impérialisme romain.

En souhaitant embrasser la période la plus large possible, depuis les poèmes d'Homère jusqu'aux écrits de saint Augustin, De Souza prend le risque de regrouper toutes formes de piraterie. Dans son introduction, il critique la vision extrêmement négative de la piraterie dans l'historiographie. Mais il reproduit dans la suite de son raisonnement une partie des écueils de ses prédécesseurs en ne différenciant pas les niveaux de registres présents dans la littérature. Par ailleurs, il choisit de mettre un terme à la division sectorielle de la Méditerranée et

---

[64] A. Mele, *Il commercio greco arcaico. Prexis ed emporie*, Naple, 1979. B. Bravo, « commerce et noblesse en Grèce archaïque. À propos d'un livre d'Alfonso Mele », *DHA,* 10, 1984, p. 99-160.

[65] Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge university Press, Cambridge, 1999.

d'étudier la piraterie de manière chronologique. Il souligne la grande difficulté que nous avons à identifier la piraterie à l'époque archaïque. La Méditerranée étant plongée dans un état de guerre presque constant, les pirates trouvent très souvent des moyens pour justifier leurs raids. Il existe donc une forme de « piraterie légale » qui se développe pendant toute cette période. Il fait le même constat pour l'âge du Bronze : « *Warfare and piracy had not come to be differenciated in the early period*[66] ». Les premiers changements commencent à prendre forme aux époques hellénistique puis romaine. Le mot de pirate devient un concept utile pour les écrivains et politiques de cette période. Ils l'utilisent afin de justifier une conquête, la prise d'un pouvoir, un vol... De Souza théorise la « relation émotionnelle » des sociétés anciennes pour les pirates, l'extrême frayeur qu'elles ressentent à son encontre. Au I^er^ siècle, Rome devient maître d'oeuvre de la lutte contre les pirates afin de préserver son approvisionnement en grain. Selon De Souza, les pirates (en particulier les Ciliciens) sont des adversaires très sérieux qui nécessitent d'adopter une méthode de combat particulière. En effet, la construction d'une marine organisée n'est pas suffisante pour combattre sur l'ensemble des mers. Pompée est le premier à considérer la piraterie comme un seul ennemi qu'il convient d'éliminer grâce à un *imperium infinitum*. Pourtant, notre auteur pose plusieurs problématiques sur cette destruction de la piraterie : était-elle nécessaire pour Rome et pourquoi intervient-elle à ce moment là ? Pompée met fin au raid sur le long terme en Méditerranée en déportant les Ciliciens hors des côtes. La synthèse réalisée par Ph. De Souza est un bon travail qui renouvelle la question laissée en suspens depuis Ormerod. Comme pour son prédécesseur, tout le livre est extrêmement bien documenté et possède une bibliographie solide ajoutant quelques sources supplémentaires. Néanmoins, plusieurs questions restent sans réponses, en particulier sur la distinction à l'époque archaïque entre guerre, commerce et piraterie et sur le rapport entre les différents acteurs maritimes.

Un premier élément de réponse est ébauché par la révision très approfondie du jeu des relations en Méditerranée décrite par V. Gabrielsen au début des années 2000[67]. Avant ce travail, de nombreuses études avaient théorisé l'économie de la Méditerranée, mais la piraterie était totalement passée sous silence. Elle était jugée comme un phénomène endémique parasitant l'économie sans y participer.

Pour V. Gabrielsen, il y a trois acteurs en Méditerranée : les commerçants, les pirates et les *prostates*[68]. Le commerce, dans notre vocabulaire moderne, signifie aussi bien l'action de vendre que d'acheter. Les actions de vente et d'achat sont indissociables car elles renvoient à une seule réalité commerciale. Dans le monde ancien, le vocabulaire traduit une tout autre réalité. Pour ce qui est du latin, les deux termes sont antinomiques : acheter a pour étymologie le verbe *captere* (chercher à prendre, à saisir, capter), alors que le terme de vendre provient

---

[66] *Ibid*, p.16.

[67] En particulier les articles suivant V. Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », *REA*, 103, 2001, p. 219-240, et V. Gabrielsen, Piracy and the Slave Trade, Erskine A. (ed.), *A companion to the Hellenistic World*, Blackwell, Oxford, 2003, p. 389-404.

[68] Le terme *prostates* est une construction d'un terme grec utilisé par V. Gabrielsen pour englober l'ensemble des cités organisées, royaumes et empires qui ont exercé un contrôle en Méditerranée. Nous l'utiliserons dans notre mémoire de thèse dans le même sens que celui proposé par V. Gabrielsen.

de *vendere* (vendre, trafiquer, faire valoir, vanter, louer, recommander). Le changement de point de vue induit par cette différenciation est particulièrement intéressant. Dans l'Antiquité, il y a une distinction entre les agents de transaction, qui sont séparés en deux groupes bien distincts.

Dans ce schéma quelle est la place du voleur, pirate? Le raid procède de l'acquisition par la force de biens d'autrui; par nature il se rapproche donc de l'achat. Le pirate devient ensuite marchand, le produit devenant légal une fois mis en vente sur le forum, place de marché. Il ne semble pas y avoir d'opposition, dans l'Antiquité, entre commerce et piraterie mais plus un réseau de relations d'interdépendance relativement complexe.

Les *prostates*, étudiées par V. Gabrielsen, complexifient encore ce schéma. Ils représentent les puissances gardiennes des mers : successivement Athènes, Rhodes et Rome pour l'Orient. L'île de Rhodes est considérée par l'ensemble de notre documentation comme une cité protectrice face aux assauts endémiques de la piraterie. Elle utilise néanmoins le raid comme technique de combat. Les études modernes comprennent l'adoption de cette tactique par Rhodes comme une nécessité pour assurer efficacement la «police» des mers : « combattre le démon par le feu » selon l'expression utilisée par Berthold. Cette vision est aujourd'hui totalement remise en cause par V. Gabrielsen qui souligne qu'elle n'aborde qu'une partie du problème, les Rhodiens utilisant tout aussi bien leurs manœuvres de raids contre les non-pirates. Au livre 20 de son Histoire, Diodore de Sicile fait la description d'une attaque pirate : « Ils envoyèrent même trois de leurs navires les plus rapides contre l'ennemi et les navires marchands qui lui apportaient des provisions. Ces navires surgissant à l'improviste coulèrent plusieurs vaisseaux appartenant aux négociants qui naviguaient dans le but de piller la côte pour leur propre profit ; ils traînèrent même quelques-uns de ces bateaux sur la plage afin de les brûler. Quant aux prisonniers, ceux qui pouvaient payer une rançon furent introduits dans la cité, car les Rhodiens avaient passé un traité avec Demetrius : chaque partie devrait payer à l'autre mille drachmes de rançon par homme libre et cinq cents par esclave[69].» Ce passage fait le récit d'un raid de trois navires détruisant des vaisseaux marchands. La seule différence, et elle est de taille, c'est que les assaillants ne sont pas des pirates mais des Rhodiens : la principale formation anti-pirate de la mer Méditerranée à cette période. Rhodes, ne cherche pas à faire du butin par cette attaque, mais à affaiblir son adversaire. Ils veulent ainsi paralyser leur ennemi en épuisant ses ressources ; on peut rapprocher cette manœuvre de combat des tactiques de siège. A la fin du passage, Rhodes propose d'échanger les prisonniers contre une somme d'argent, ce qui ressemble aux rançons proposées par les pirates à la même période. Pour V. Gabrielsen[70], on constate donc que les anti-pirates et les pirates eux-mêmes procèdent de la même façon, ils font partie d'une seule et même structure de la longue durée historique. Il va même plus loin en théorisant la mentalité de raid comme structure psychologique des échanges en Méditerranée. Il suppose un mécanisme de la longue durée expliquant le caractère endémique de la piraterie. Les Rhodiens

[69] Diodore de Sicile, *Histoire universelle*, texte traduit du grec par nos soins, 20, 82,2. Diodore multiplie les histoires du même type dans tout le livre 20, pour compléter ce passage voir aussi : 20, 84, 5-6 ; 87, 3-6 ; 93, 2-5 ; 97, 5. Dans chacun de ces passages Diodore décrit une attaque rhodienne utilisant le raid contre des non-pirates.

[70] Gabrielsen, *art. cit.,* 2001, p. 223-22

n'auraient eu aucun intérêt à supprimer totalement la piraterie, puisqu'en tant que *prostates* ils prélevaient des taxes pour protéger un espace maritime. Ainsi raid, commerce et *prostates* se correspondent dans un jeu d'interdépendances extrêmement complexe. Bien qu'ayant fait avancer considérablement la recherche sur ce point, V. Gabrielsen reste dans un registre théorique et psychologique qui mérite d'être précisé, nuancé.

II-4) Un essai de comparaison avec la piraterie à l'époque moderne

La Cilicie est une région qui connaît un statut à part dans son traitement historiographique. Elle est le seul exemple dans nos sources d'une forme d'état pirate, elle a donc attisé toutes les passions. Très récemment les travaux de N. K. Rauh, chercheur américain de l'université de Purdue, ont apporté une vision différente de celle de Gabrielsen[71]. Nous étudierons plus en détail cette question en troisième partie lors de notre étude de cas sur la Cilicie. Néanmoins, il convient d'apporter quelques éléments d'explication supplémentaire. Depuis le début des années 90, deux courants historiographiques s'opposent autour de notre objet d'étude. L'hypothèse de départ de N. K. Rauh est de confronter le développement de la piraterie cilicienne entre le II^{ème} et I^{er} siècle av. J.-C. avec l'histoire de la piraterie à l'époque moderne. Les travaux récents de l'historien M. Rediker permettent de remettre en cause le *topos* d'une piraterie primitive, située hors de toute structure étatique[72]. Toutefois, l'étude de N. K. Rauh utilise de manière imprudente les sources anciennes, sans jamais expliquer les évolutions du vocabulaire de la piraterie. La comparaison est, qui plus est, anachronique puisque le contexte de l'échange maritime en Méditerranée antique diffère grandement de celui de l'époque moderne. Par exemple, il n'existe aucune structure comparable à la « compagnie des Indes », société maritime chargée d'organiser le commerce depuis le vieux continent vers les colonies. Pour N. K. Rauh, la piraterie cilicienne est organisée et se développe dans l'ensemble de la Méditerranée. Elle impulse une « *Unholy Alliance* », comprenant l'ensemble des proscrits souhaitant unir leurs forces contre l'oppresseur romain[73] :

> « The pirates gradually expanded their range of operations throughout the seas, selecting hidden locales, seizing control of promontories, desert islands and roadsteads along crucial Mediterranean shipping lanes. Pirate chiefs roving in separate theatres of the sea employed the available conspiracy networks of maritime taverns to communicate with one another and to support one another militarily and financially. « The pirates showed such friendship for one another », explains Dio (36, 22, 4-5), « as to send money and assistance even to those with whom they were wholly unacquainted, as if they were their nearest of kin. In fact, this was on of the chief sources of their strenght – that those who paid court of them where plundered by all. » According to Plutarch (*Vie de Pompée*, 28, 2) and Appian (*Mithtridatique*, 93), the pirates eventually

[71] Pour une bibliographie complète de l'ensemble des travaux de N. K. Rauh se référer à l'ouvrage suivant : N. K. Rauh, *Merchants Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003.

[72] M. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea,* Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

[73] N. K. Rauh, "Who Were the Cilician Pirates?", S. Swiny, R.L. Hohlfelder, et H.W. Swiny (eds.), *Res Maritimae: Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, American School of Oriental Research Archaeological Reports No. 4. Atlanta, Scholars Press, 1997. p. 267.

wielded a combined armament of several hundred warships (including 90 decked ships of standard military class) and 30 000 naval combatants.[74] »

Les sources littéraires utilisées pour appuyer les théories de N. K. Rauh doivent être remises dans leur contexte historique afin d'en apprécier véritablement la portée. Dion Cassius a rédigé son *Histoire romaine* à l'époque impériale, au III^{ème} siècle ap. J.-C. Son rapport à la piraterie est donc coloré par le *topos* littéraire que nous avons étudié précédemment. De plus, dans ce passage, il cherche à trouver la cause du vote de la loi de Gabinius, qui octroie des pouvoirs exceptionnels au général Pompée en 67 av. J.-C. La puissance romaine est mise en difficulté par une bande de pirates puissamment armée et présente sur toutes les mers. Replacé dans son contexte historique, l'extrait de Dion Cassius apparaît sous un nouveau jour et doit être utilisé avec prudence. Il en va de même pour Plutarque et Appien, cités à la fin de ce passage. Qui plus est, à aucun moment Dion Cassius ne fait référence à un quelconque réseau de tavernes où se retrouveraient l'ensemble des chefs pirates pour établir des stratégies communes. Les travaux de N. K. Rauh cherchent à plaquer imprudemment une réalité du VIII^{ème} siècle sur celle de l'Antiquité. Pour justifier ses hypothèses de départ, N. K. Rauh a dirigé une équipe de fouilles en Cilicie Trachée (*Rough Cilicia Archaeological Survey Project*). Nous étudierons l'ensemble de ses travaux en troisième partie.

Ces travaux récents sont à rapprocher des théories développées par H. A. Ormerod[75] qui présentait une piraterie comme la contrepartie négative du commerce. Ils ont ouvert la voie à un nouveau courant historiographique dans la recherche turque qui a déjà donné lieu à un nombre conséquent de publications[76]. L'ensemble de ces travaux fera l'objet d'une étude détaillée dans la troisième partie car tous ces travaux concernent tout particulièrement la Cilicie. Les principales controverses portent sur la localisation de la piraterie au I^{er} siècle av. J.-C. La recherche archéologique apporte des éléments critiques à propos de l'hypothèse d'une puissante piraterie cilicienne[77]. Par exemple, l'habitat et le peuplement dans toute la Cilicie Trachée ne correspondent pas aux descriptions issues de la littérature[78]. Qui plus est, la localisation et la chronologie de la création de la province romaine de Cilicie sont aussi sujettes à débat. L'interprétation des sources et l'utilisation des publications modernes imposent donc la plus grande prudence.

---

[74] N. K. Rauh, *Merchants Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003, p. 193.

[75] H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1927.

[76] M. Oktan, « The Route Taken by the Cilicia to Provincial Statuts : When and Why ? » *Olba*, XIX, 2011, p. 267-285 ; A. Murat, « Piracy on the Southern Coast of Asia Minor and Mithridates Eupator », *Olba*, VIII, 2003, p. 195-212 ; A. Murat et N. Tüner Önen, « Pirates' Havens in Mediterranean : Korykos'es in Cilicia, Pamphylia, Lycia and Ionia », *Adalya* XIV, 2011, p. 189-206 ; M. Durukan, « The Connection of Eastern and Central Cilicia with Piracy », *Adalya*, XII, 2009, p. 77-102 ; E. UĞurlu, « Olympos and the Localisation of Zeniketes' Fortress », *Adalya*, X, 2007, p. 81-103.

[77] La bibliographie sur cette question est nombreuse et sera développé en troisième partie. Pour plus de détail sur cette question lire : R. E. Blanton, *Hellenistic, Roman and Bysantine Settlement Patterns of the Coast Lands of Western Rough Cilicia*, BAR International Series 879, Oxford, 2000.

[78] Strabon, XIV, 5, 2 ; Plutarque, *Vie de Pompée*, 28, 2 ; Appien, *Les Mithridatiques*, 93.

Conclusion

Il n'y a pas de définition simple de la piraterie. Un rapide examen des mots utilisés dans les sources anciennes montre toute l'ambiguïté de notre transcription moderne. La notion de piraterie en tant qu'activité n'évolue pas vraiment pendant toute notre période, elle est le produit d'un pillage des côtes depuis un engin flottant. Par contre, la représentation du pirate en tant que personnage, elle, change radicalement vers le IInd siècle avant notre ère. Le glissement moral dans la définition de la piraterie tout au long de notre période impose encore plus de rigueur dans le traitement des donnés littéraires. Il convient de bien replacer chaque texte dans son contexte d'écriture et de le confronter le plus possible à d'autres donnés disponibles. D'autant plus que notre propre interprétation de la piraterie est, elle aussi à questionner pour éviter les anachronismes avec l'époque moderne.

Bien que l'utilisation du terme pirate soit dangereuse, pouvant conduire à des quiproquos et des incompréhensions, nous sommes obligés de nous servir des mots disponibles dans notre vocabulaire afin de pouvoir avancer dans notre pensée. C'est pourquoi, en l'absence de mots plus appropriés nous continuerons à l'utiliser tout en restant conscient des limites développées précédemment. Toutefois, force est de constater qu'il n'existe pas une seule forme de piraterie dans la Méditerranée ancienne.

L'historiographie de la piraterie antique est aussi passionnante que complexe. Elle renvoie aux à-prioris de nos sociétés contemporaines sur la figure du mal et son utilisation rhétorique en politique. De ce fait, on est surpris de constater à quel point les théories, courants de pensée, qui ont jalonné le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle ont influencé notre construction de l'histoire de la piraterie. On comprend les rouages qui ont poussé les chercheurs à progressivement considérer le pirate comme un partenaire de l'échange. Néanmoins, au terme de cette histoire de l'histoire, on remarque que deux théories s'affrontent encore aujourd'hui. La

première considère la piraterie comme une notion extrêmement complexe, très différente de notre définition moderne puisqu'intégrée aux structures des sociétés anciennes, évoluant en Méditerranée comme un partenaire commercial. A l'opposé, une autre théorie cherche à relier l'Antiquité à la redéfinition de la notion de pirate par les modernistes. Dans ce paradigme, le pirate réagit en opposition à l'organisation maritime imposée par les grandes puissances (la Grèce des cités et Rome). Le pirate n'est donc pas un partenaire, mais un adversaire proposant un système économique et politique différent.

Sans une étude plus complète de l'implication des pirateries dans les structures de l'économie ancienne, il nous est impossible de trancher entre ces deux courants. Dans quelle mesure le pirate est-il un agent d'échange en Méditerranée ancienne ? Quelle place joue-t-il dans le port de commerce ? Sa marchandise est-elle appréciée de la même manière que celle des cultivateurs, artisans ? Est-il possible d'esquisser une typologie des différents types de piraterie ayant traversé la Méditerranée ancienne.

Partie II : Les pirateries dans les échanges en Méditerranée ancienne

Introduction

Penser l'économie ancienne fut l'objet de nombreuses controverses ayant traversé l'historiographie de ces deux derniers siècles. Le concept oblige en effet l'historien à modifier son observation du passé avec les paradigmes du présent. Le chercheur est souvent prisonnier de son propre discours et des mots qu'il utilise. Dans le cas présent, nos économies diffèrent du point de vue des structures des principes d'échange des Anciens. Pourtant, nous sommes contraints de la mettre en relief avec nos propres concepts, eux-mêmes hérités de l'historiographie.

La piraterie perçue comme une contrepartie négative du commerce n'a pas fait l'objet de réflexion dans les travaux relatifs à l'économie ancienne. Le seul auteur à en avoir fait mention est M. Rostovtseff qui considère qu'elle n'a eu une influence négative que sur les ressorts de l'échange[79]. Il présente la piraterie comme une des trois sources de crise de l'économie en Méditerranée, les deux autres étant l'insécurité politique et la guerre. La suppression de toute piraterie autorisée par la paix romaine a créé des conditions favorables à la croissance du commerce en Méditerranée[80]. Cette analyse reste très courte et très peu développé. Si on regarde les controverses qui agitent l'économie antique, la piraterie n'est que rarement prise en compte.

L'étude des structures du commerce maritime a été totalement revisitée au début des années 2000 par N. Purcell et P. Horden dans *The Corrupting Sea*[81]. Contrairement aux auteurs cités précédemment, ils ont choisi de spécialiser leur

[79] M. Rostovtseff, *Histoire économique et sociale du monde hellénistique*, Tome 3, 1989 p. 1242-1243.
[80] Pour plus de détails lire : P. Garnsey, K. Hopkins et C. R. Whittaker (eds.), *Trade in the Ancient Economy*, The Hogarth Press, Londre, 1983, xviii, xix ; et De Souza Ph., *op. cit.*, 1999, p. 198-199.
[81] N. Purcell et P. Horden, *The Corrupting Sea, A Story of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000.

étude de l'économie dans un contexte maritime. Ils cherchent, en effet, à décrire une Méditerranée telle qu'on doit la voir au XX^{ème} siècle, en refusant toutes images romantiques et topos de la littérature sur le sujet. Au-delà des lieux communs, l'idée centrale qu'ils développent c'est que la Méditerranée se caractérise par sa « *connectivity*[82] ». Idée selon laquelle les voyages sur mer dans l'Antiquité ne se font jamais sur une longue distance, mais d'un point à un autre par de petits voyages en bateau ou par terre. Le plus souvent les voyages maritimes ne dépassaient pas 700 stades, soit l'équivalent d'une journée en mer. L'axe maritime principal fait le tour de la Méditerranée d'une colonne d'Hercule à l'autre : c'est un axe ouest-est et non pas nord-sud[83]. Ce procédé de circulation est illustré par la technique du cabotage, notamment par l'importance qu'ont eue les îles dans la Méditerranée permettant des arrêts réguliers chaque jour. La seconde partie de *The Corrupting Sea* est consacrée à une étude des micro-régions de la Beqaa, l'Etrurie méridionale, la Cyrénaïque et Mélos. Les auteurs re-visitent la notion de cités en revoyant leur importance notamment dans l'établissement de communications au sein de la Méditerranée. Ils définissent ainsi plus en détail le concept de « *connectivity* ». Ils montrent aussi parfaitement la différence fondamentale entre l'exception et la règle : le quotidien maritime fait de cabotages et l'exception avec l'exemple de l'approvisionnement en blé de Rome. En effet, contrairement à leurs idées de départ, il existe un axe de communication nord-sud en Méditerranée avec l'importation du blé des provinces à Rome. Mais ce dernier n'est qu'une exception et qui ne se généralisera pas dans la Méditerranée du cabotage.

Ainsi, N. Purcell et P. Horden insistent sur la difficulté qu'ont les hommes à se déplacer autour des côtes. En effet, les naufrages sont monnaie courante, comme en atteste la multitude d'épaves échouées sur les rivages. Les hommes et les femmes vont chercher une solution à ce problème en développant toutes les possibilités offertes par l'écologie de leur micro-région. N. Purcell et P. Horden s'attachent ici à faire une étude des paysages qui bordent la mer Méditerranée. Plus précisément des manières dont ils étaient exploités par l'homme avec une longue étude sur l'agriculture, la pêche, la chasse, l'exploitation du sous-sol et de l'eau. Il s'agit là de la seconde grande thèse développée par nos auteurs : l'idée selon laquelle la Méditerranée est constituée d'une infinité de « micro-régions » très différentes les unes des autres. Ces dernières n'ont pas de tailles, ni de formes standard, mais se créent autour de la géologie, la météorologie, et peuvent se transformer à tout moment. Par ailleurs, N. Purcell et P. Horden se gardent de tout déterminisme géographique en mettant en valeur cette idée de changement.

La troisième grande thèse de *The corrupting sea* fait le lien entre les deux premières et postule que les habitants des micro-régions n'ont cessé de chercher des réponses aux problèmes posés par leur milieu naturel, en le refaçonnant

---

82 Ce mot fait partie d'un vocabulaire propre à l'ouvrage, il serait incorrect de le traduire par son néologisme français : « connectivité ». Idée selon laquelle les voyages sur mer dans l'antiquité ne se font jamais sur une longue distance, mais d'un point à un autre par de petits voyages en bateau ou par terre. L'axe maritime principal fait le tour de la Méditerranée d'une colonne d'Hercule à l'autre : c'est un axe ouest-est et non pas nord-sud. Ce procédé de circulation est illustré par la technique du cabotage, notamment par l'importance qu'ont jouée les îles dans la Méditerranée permettant des arrêts réguliers chaque jour. Pour plus de détails lire : N. Purcell et P. Horden, *ibid*, p. 123-173.

83 Pour une analyse très détaillée des routes de commerce et de la navigation en Méditerranée se référer à l'ouvrage de P. Arnaud, *Les routes de navigation antique. Itinéraire en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005.

constamment tout en prenant en compte l'écologie des régions voisines. Ainsi, on ne peut comprendre la Méditerranée que si on l'intègre à un processus global qui fait interagir les différentes micro-régions. Parmi les réponses des Anciens aux problèmes posés par le milieu, figure la piraterie. Pour N. Purcell et P. Horden les pirates sont comparables aux loups des bergers, qui assument le rôle de prédateur dans l'imagination des travailleurs de la terre. Ainsi, au-delà de toute vision morale, les pirates sont considérés comme des agents d'échanges au sein de la mer au même titre que les marchands, bien que leurs marchandises soient le produit de vol, razzia, kidnapping… Le pirate opportuniste décrit dans les pages de Purcell et Horden[84] ne possède aucune vision rationnelle du marché, agissant pour satisfaire ses besoins. Cette vision de la piraterie est trop simple puisque totalement déconnectée des réseaux d'échange. Si l'on accepte les hypothèses proposées dans *The Corrupting Sea*, la « connectivity » suppose nécessairement une bonne connaissance des cercles d'échange et de ses partenaires. Afin de limiter les risques, les cités adoptaient une attitude rationnelle en échangeant avec une série de partenaires commerciaux réguliers. Parfois même, rappelle A. Bresson, la « connectivity » était favorisée par une série de procédés écrits (traités, accords commerciaux), ce qu'il appelle de la « connectivité virtuelle[85] ». C'est pourquoi, la piraterie doit nécessairement s'inscrire dans ces processus pour fonctionner. On ne peut plus raisonnablement penser que le pirate agissait uniquement par opportunisme en faisant fi des structures économiques.

D'un point de vue technique, la piraterie est liée à une série de contraintes trop souvent oubliées par les historiens. Elle n'est pas un acte gratuit mais pré-suppose un investissement de base pour les populations : achat d'un navire, d'armes, ... Qui plus est, la présence de marchandises volées sur une place de marché pose aussi de nombreuses questions. Les *emporion* et *agora* étaient des points de vente contrôlés où la marchandise était règlementée avant d'être vendue. Nous pouvons aussi supposer que toutes les cités n'appliquaient pas la même politique dans le traitement des étrangers. Les taxes douanières appliquées dans la majorité des ports de la Méditerranée sont aussi un investissement supplémentaire pour la vente des marchandises volées.

Au regard de ces quelques contraintes, il apparaît clair que les pirates ne peuvent circuler en Méditerranée sans avoir été un minimum intégrés dans les structures de l'échange. Il convient donc de réviser notre vision de l'économie ancienne héritée de l'historiographie. Quelle est la place de la piraterie dans les structures d'échange de la Méditerranée ancienne?

---

[84] N. Purcell et P. Horden, *op. cit.*, 2000, p. 387-388.

[85] A. Bresson, « Ecology and Beyond: The Mediterranean Paradigm », W. V. Harris (ed.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford University Press, Oxford, 2005, p. 106.

I) Le navire

Compte tenu des difficultés d'interprétation des sources relatives à notre question, il convient d'adopter une méthodologie nouvelle pour rendre compte de la piraterie. Nous avons donc souhaité partir d'une série d'hypothèses liées aux structures de l'échange, déjà discutées précédemment dans l'historiographie, puis de les confronter à notre corpus de sources. Dans notre définition de la piraterie, la question du navire occupe une place essentielle. Les historiens de l'économie antique s'accordent à dire que l'achat d'un navire est un investissement important pour un particulier ou une communauté. Lionel Casson puis Julie Vélissaropoulos dans leurs études de référence, distinguent différents types de navires et soulignent leur coût parfois très important[86]. Les nauclères devaient souvent recourir à un prêt « à la grosse aventure » afin de financer une expédition maritime. Qui plus est, le bois était une ressource dont l'extraction était extrêmement réglementée, même dans les régions où elle était abondante. C'est le cas par exemple de la Cilicie rocheuse où la sylviculture faisait l'objet d'une règlementation très stricte dans les royaumes Achéménides.

De la même manière, la piraterie n'est pas une activité gratuite, elle suppose un capital de départ relativement important ainsi qu'une connaissance fine du marché et des routes commerciales. L'hypothèse de H. A. Ormerod selon laquelle la piraterie doit être analysée comme une forme évoluée du brigandage semble donc par trop simple. Les structures de l'échange en Méditerranée apportent des problématiques supplémentaires sur l'origine, la condition des pirates. Peut-on toujours les considérer comme de simples hors-la-loi en marge du commerce

[86] L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient world*, Princeton University Press, 1971. Fournit une très bonne étude archéologique des différents types de navire depuis l'Égypte ancienne jusqu'à la fin de l'Antiquité. J. Vélissaropoulos, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, Droz, 1980.

traditionnel? Ou au contraire sont-ils acteurs de l'échange, selon des modalités qui restent encore à étudier plus largement?

Il n'y a pas véritablement de type particulier de navire pour pratiquer la piraterie. Un type de bateau est toutefois privilégié pour l'exercice du raid : léger, petit, et rapide à manœuvrer. Il porte différents noms en fonction des textes : *aphract*, *lemboi*, *myoparones*, *hemiolai*, *kamarai*, *akatia*[87], … Mais ces navires étaient aussi utilisés par les grandes cités maritimes qui recrutaient aussi des mercenaires pour combattre[88]. Ces navires étaient utilisés en mer, en bordure des côtes ou bien dans les combats fluviaux. Toutefois, dans l'état actuel de la recherche, il nous est impossible de déterminer si ces navires avaient un usage spécifique lié à la tactique du raid. Il nous est tout autant impossible d'apporter des précisions supplémentaires sur le coût de ce type de bâtiment.

C'est précisément autour de la question du coût du navire que se cristallisent les débats entre B. Bravo et A. Mele dans les années 70. Les deux auteurs s'affrontent pour tenter de déterminer l'origine sociale des voyageurs en Méditerranée. L'achat du navire par exemple, est l'affaire des nobles riches appelés *Naukleroi* qui ne voyageaient pas forcément en mer. B. Bravo considère qu'il y a une différence très marquée entre la sphère politique et économique, entre navires de commerce et navires de guerre. Le commerce était pratiqué par des nobles peu fortunés contraints par la nécessité de courir les mers. En effet, dans l'ensemble de son étude, B. Bravo considère le commerce comme une activité professionnelle exercée par des « marchands ». Cette spécialisation du métier de marin est visible jusque dans la forme du navire qui diffère énormément selon son utilisation.

Cette conception est jugée par J. Vélissaropoulos trop rigide et ne prenant pas suffisamment en compte la complexité des relations maritimes. « Aussi longtemps que les bâtiments de capacité importante appartiennent aux riches propriétaires fonciers, l'utilisation des navires ressortit à la fois au domaine politique et économique. (...) Si par leur forme, les navires se distinguent déjà en bâtiments de transport et en bâtiments de combat, les navires de l'époque archaïque doivent, le plus souvent, être en mesure à la fois de combattre (ou de fuir le combat) et de transporter le butin pris à l'ennemi ou aux autres navigateurs, de même que les dons et contre dons offerts aux pays d'accueil. Ces deux constatations nous amènent forcément à une troisième, à savoir que les mêmes bâtiments peuvent servir aux besoins de la collectivité - guerre, défense, ou prise en commun - et à ceux de leur propriétaire qui, soit personnellement soit par personne interposée, entreprend une traversée pour « ses affaires »[89].

Dans nos sources, les distinctions entre pirates, brigands, marchands, ne sont pas vraiment marquées. Dans l'Odyssée, Homère cite à plusieurs reprises cette invective adressée aux gens de mer :

---

87 Strabon, VII, 7, 4.

88 Athènes par exemple possède au IV^{ème} siècle av. J.-C. des *akatoi* : *IG* II^2 1627, 371, 1628.527-32, 1629.1004-9, 1631.325-27.

89 J. Vélissaropoulos, *Les nauclères grecs, recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Paris, Minard, 1980, p. 27-28.

> Polyphème. - Étrangers, votre nom? D'où nous arrivez-vous sur les routes des ondes? Faites-vous le commerce (κατὰ πρῆξιν ἦ μαψιδίως ἀλάλησθε)?... n'êtes-vous que pirates (λιστῆρες) qui, follement, courrez et croisez sur les flots et, risquant votre vie, vous en allez piller les côtes étrangères[90]?

Cet extrait, largement commenté dans l'historiographie, est la première parole prononcée par le Cyclope lors de sa rencontre avec Ulysse. Nous pouvons remarquer qu'il confond volontairement piraterie et commerce. La question porte sur l'activité de l'équipée d'Ulysse sans qu'il y ait un quelconque jugement moral sur sa nature. L'étude sémantique de ce passage a été contestée par B. Bravo pour qui le rapport entre piraterie et commerce dévoilé par cette traduction est critiquable. Rien ne prouve que la formule utilisée par le Cyclope ne soit pas une phrase commune pour demander l'identité d'un voyageur. Pour A. Mele au contraire, le mot *prêxin* utilisé ici correspond à une vision ancienne de l'échange considéré comme une technique. Au delà de ce débat sémantique complexe, il apparait évident que le Cyclope ne fait pas, dans cet extrait, de distinction entre les voyageurs en observant uniquement le type de navire. Cette question posée par le Cyclope sur la nature de l'activité du marin est un élément de preuve sur sa nature protéiforme.

La fondation de Marseille décrite chez Justin fournit un exemple supplémentaire de la difficulté à catégoriser l'activité maritime dans l'Antiquité :

> ***« Les expéditions des Phocéens* 4** À l'époque du roi Tarquin, des jeunes gens phocéens, venant d'Asie, arrivèrent à l'embouchure du Tibre et conclurent un traité d'amitié avec les Romains ; puis ils s'embarquèrent pour les golfes les plus lointains de Gaule et fondèrent Marseille, entre les Ligures et les peuplades sauvages de Gaulois ; ils accomplirent de grands exploits, soit en se protégeant par les armes contre la sauvagerie gauloise, soit en attaquant d'eux-mêmes ceux par qui ils avaient été attaqués auparavant.
>
> **5** Et en effet, les Phocéens, contraints par l'exiguïté et la maigreur de leur terre, pratiquèrent avec plus d'ardeur la mer que les terres : ils gagnaient leur vie en pêchant, en commerçant, souvent même par la piraterie, qui était à l'honneur en ces temps-là. **6** C'est pourquoi, ayant osé s'avancer en direction du rivage ultime de l'Océan, ils arrivèrent dans le golfe gaulois à l'embouchure du Rhône, **7** et captivés par le charme de ce lieu, une fois de retour chez eux, ils attirent davantage de gens en racontant ce qu'ils avaient vu[91]. »

Cet extrait est une brèche dans la théorie défendue par B. Bravo dans son article. En effet il défend dans son article :

> « En revanche, ce sont les voyageurs phocéens du même récit de Justin qui dérangent ma théorie. En effet, s'ils font non seulement du commerce mais aussi de la piraterie, ils voyagent certainement dans des navires de guerre, ce qui correspond bien à l'information transmise par Hérodote, I, 163, à propos des « longs voyages » que les Phocéens auraient entrepris, les premiers parmi les Grecs, vers les pays d'Occident : Hérodote dit qu'il voyageaient, non pas dans des navires ronds, mais dans des *pentékonteroi*. Or, il est vraisemblable qu'à la tête d'une *pentékonteros*, il y a un guerrier, le propriétaire du navire, le *naukrateros*, donc un noble riche et puissant. Nous constatons donc que des nobles riches voyagent en faisant tantôt du commerce, tantôt de la piraterie, comme le soutient Mele. (...) Je pense donc qu'au VII^{ème} siècle, de riches

[90] Homère, *Odyssée*, traduit du grec par Ph-E. Legrand, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1968, IX, 252-255. (texte intégral disponible en annexe).

[91] Justin, *Abrégé des histoires philippiques de Trogue Pompée*, traduit du latin par M. P. Arnaud Lindet, 2003, XLIII, III, 4, 13.

aristocrates phocéens pouvaient utiliser leurs navires de guerre pour des expéditions privées, ayant pour but à la fois le commerce et la piraterie, quoique cette pratique ait été contraire aux usages de la grande majorité des Grecs de cette époque[92]. »

L'argumentaire de B. Bravo autour de cet extrait nous apparaît contradictoire à plusieurs titres. Il est, en effet, difficile de considérer les Phocéens en rupture par rapport aux usages communs des Grecs. Marseille est considérée dans l'ensemble de l'historiographie comme une fondation grecque. S'il y avait eu une originalité dans leur conception maritime elle aurait naturellement été relevée par Hérodote ou Justin. Dans l'extrait ci-dessus l'auteur nous décrit une fondation coloniale classique. Il semble évident que les Phocéens aient connues des difficultés lors de leur installation dans l'actuel sud de la France. Les structures de l'échange avec leurs partenaires voisins n'étaient donc pas clairement établies. Les premiers Phocéens utilisaient donc leurs navires pour des activités très diverses : pêche, commerce, piraterie...

Cet extrait de Justin sur la fondation de Marseille peut être rapproché de l'archéologie de Thucydide. On y trouve de nombreuses similitudes dans leur description de l'échange maritime à l'époque archaïque.

-(2). 1 On voit, en effet, que la Grèce actuelle n'était pas anciennement habitée de façon stable ; on émigrait, dans les premiers temps, et tous quittaient facilement leurs résidences, sous la pression, chaque fois, d'éléments plus nombreux. 2 Le commerce n'existait pas, et il n'y avait pas de relations sûres entre peuples, par terre ou par mer ; de plus, ils tiraient chacun de leur pays juste de quoi vivre : ils n'avaient pas de réserves d'argent et ne faisaient pas de plantations (car on ne savait jamais, le manque de remparts aidant, quand un autre viendrait pour vous dépouiller) ; enfin, ils se disaient qu'en fait de nourriture, ils s'assureraient n'importe où de quoi satisfaire aux besoins quotidiens : aussi partaient-ils sans difficulté ; et cette raison les empêchait d'être forts, soit par l'importance des villes, soit par aucune autre ressource.

-(5). 1 C'est que les Grecs d'autrefois, ainsi que les barbares installés en bordure du continent ou dans les îles, dès que les relations maritimes entre pays avaient commencé à se développer, s'étaient adonnés à la piraterie. Ils avaient à leur tête des hommes qui, n'étant pas personnellement des moins bien pourvus, cherchaient un profit pour eux-mêmes, et de quoi manger pour les faibles. Tombant sur des peuples sans remparts, qui vivaient par bourgades, ils exerçaient la rapine et tiraient de là le principal de leur subsistance : cette activité n'impliquait encore rien de honteux et apportait plutôt un élément de gloire. 2 C'est ce que montrent, aujourd'hui encore, certains peuples du continent, chez qui on s'honore à la bien pratiquer ; et de même les anciens poètes, qui adressent partout la même question aux voyageurs qui débarquent, leur demandant s'ils sont des pirates : d'après cela, les gens interrogés ne désavouaient pas plus cette activité que ceux en quête d'information n'y attachaient de blâme. 3 Ils pratiquaient aussi le pillage sur terre ; et, jusqu'à nos jours, une grande partie de la Grèce vit à la manière ancienne, du côté des Locriens Ozoles, de l'Étolie, de l'Acarnie et des pays continentaux situés dans la région. L'usage de porter les armes qu'ont ces peuples continentaux est une survivance des anciennes habitudes de pillage[93].

Ces deux chapitres apportent de nombreux éléments de réponse aux débats évoqués précédemment. La formation de la Grèce archaïque, telle que la représentait Thucydide, présente de nombreuses similitudes avec celle du port de Marseille. On trouve ici évoqué le caractère pluriel des activités pratiquées par les gens de mer. Thucydide décrit la société ancienne comme polymorphe : une

92 Bravo B., « Commerce et noblesse en Grèce archaïque. A propos d'un livre d'Alfonso Mele. », *Dialogue d'histoire ancienne*, 10, 1984, p.127-129.

93 Thucydide, *Histoire*, traduit du grec par J. de Romilly, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1953, I, 2 et 5 (texte intégral disponible en annexe).

personne, un navire, un objet, n'était pas forcément attaché à une seule activité. Notre notion de métier apparaît donc peu pertinente pour analyser ces structures. On peut supposer qu'un citoyen d'une cité grecque qui possédait la terre pouvait être amené à partir en mer pour les besoins d'une expédition commerciale. En cas de crise frumentaire, ce citoyen pouvait aussi utiliser son navire pour des expéditions de piraterie et vendre le produit des rapines sur le circuit commercial classique... L'achat d'un navire pour un particulier est un investissement trop important pour qu'il ne soit utilisé qu'occasionnellement. De plus, utiliser un navire uniquement pour la piraterie semble un investissement trop risqué.

Thucydide fait aussi référence aux questions posées dans les textes des « anciens poètes » aux voyageurs maritimes. L'auteur renvoie ici au texte d'Homère cité précédemment. Cette référence à Homère est relativement rare pour Thucydide puisqu'il présente sa méthodologie en opposition avec les récrits plus anciens. En effet, il réfute toute utilisation du divin pour expliquer le quotidien et cherche au contraire à étudier un corpus de sources solide. L'incertitude quant à la nature d'un voyage maritime est une preuve supplémentaire de sa polyvalence. Contrairement à ce qu'avait développé B. Bravo, le type du navire apparaît donc insuffisant pour catégoriser le voyageur. Néanmoins, Thucydide rappelle dans cet extrait que les pirates étaient nécessairement issus d'une frange de la population possédant des revenus importants.

Au I^{er} siècle, la piraterie connaît une recrudescence dans nos sources littéraires. Elle est au centre des affrontements politiques qui vont opposer les Romains pendant les Guerre Civiles. Cicéron, formidable créateur d'images, utilise la piraterie comme argument rhétorique majeur. Dans le procès qui l'oppose à Verrès il nous décrit les relations ambiguës qu'entretient le *propréteur* avec un « chef pirate[94] ». Il convient donc d'utiliser cette source avec toute la prudence imposée par la nature du document : il s'agit d'un texte juridique donc très « engagé », partial.

Verrès, après avoir capturé un navire pirate aux abords des côtes siciliennes négocie avec le chef pirate la rançon de sa liberté. Le pirate corrompt le magistrat et s'enfuit des geôles romaines. Cicéron dénonce dans son plaidoyer la manœuvre de Verrès qui empêcha la justice de s'abattre. Il présente dans ce passage le chef pirate comme le possesseur du navire, le nauclère. Sénèque le père présente lui aussi un chef pirate, dans une controverse célèbre, rédigée à l'époque impériale[95]. Les controverses de Sénèque étant des récrits fictifs de procès juridiques la prudence s'impose quant à leur interprétation. On retrouve chez Cicéron et Sénèque les éléments du *topos* littéraire dont nous avons étudié la construction en première partie. Je ne crois pas qu'il faille considérer le nauclère comme un chef pirate, même lorsque son navire pratique l'activité de prédation. Il n'y a pas vraiment de relation de subordination entre le possesseur du navire et les marins, commerçants. Cette présentation de la piraterie qui a été largement reprise dans

[94] Les exemples sur cette question sont nombreux, pour plus de détails voir les textes de Cicéron et Sénèque le père (retranscrit en annexe).

[95] Sénèque le père, *Controverse et Susatoire*, la fille du chef pirate, (texte intégral disponible en annexe).

l'historiographie[96], est trop restrictive. Le statut de Nauclère est lui-même très difficile à catégoriser : certains nobles possèdent un navire mais ne participent pas au voyage, d'autres participent au voyage sans mener l'opération par manque de connaissance maritime[97]...

Le manque d'encadrement des structures du commerce présenté dans l'extrait de l'archéologie de Thucydide pose plusieurs problèmes :

- La piraterie est-elle simplement une forme d'opportunisme local? A cause d'un manque de ressource lié à des facteurs climatiques, militaires, les gens de mer pouvaient être amenés à pratiquer la rapine. Le peu de protection des cités encourageait la généralisation d'une insécurité maritime. Ce type de rencontre est considéré par notre auteur comme la première forme d'échange entre les peuples.

- Quel est le degré d'encadrement des relations maritimes organisées par les cités : sont-elles anonymes? Bien que le propos de Thucydide reste de l'ordre très général dans cet extrait, il cite à la fin des exemples très précis de régions de piraterie. Il semblerait donc que les choses soient plus précises.

- Que signifie, pour Thucydide, « bien pratiquer » la piraterie? Cette conception est récurrente dans les deux passages cités, puisqu'elle apparait trois fois. Est-ce que ceci manifeste la construction d'un topos uniquement littéraire ou renvoie-elle à des éléments du droit beaucoup plus complexes?

---

[96] Sur cette question relire avec profit les introduction de : H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1927 et J. M. Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité*, A. Marescq aîné, Paris, 1880.

[97] Pour une définition très précise des Nauclères se référer à l'ouvrage de J. Vélissaropoulos, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé,* Genève, Droz, 1980, p: 48-56 : « Le nauclère, partie incontestable de la population de l'*emporion* échappe à toute définition moderne. En fait, aucun des termes du vocabulaire maritime d'aujourd'hui n'arrive à nous fournir l'équivalent du *naukleros*. Cela tient surtout à l'évolution des conditions matérielles du transport par mer, et plus particulièrement à la mise à l'écart des voiliers au profit des gros bâtiments de transport. Aussi longtemps que le trafic maritime était entrepris par des navires à voile, le phénomène d'un propriétaire qui fut en même temps transporteur de ses propres marchandises et technicien de la navigation, était très courant. En revanche, ni le propriétaire ni l'armateur des navires d'aujourd'hui ne s'embarquent à bord de leur bâtiment, comme le faisait, en règle générale, le nauclère d'autrefois. (...) Du point de vue de la propriété du bâtiment, le nauclère peut être soit un armateur, par conséquent à la fois propriétaire et exploitant, soit un affréteur, ou même un agent du propriétaire. Si l'on s'en tient à l'exploitation du navire, le nauclère apparaît aussi bien comme transporteur de marchandise appartenant à différents chargeurs, que comme transporteur de ses propres biens, agissant ainsi à la fois comme entrepreneur de transport et comme commerçant. »

II) Entre emporion et rade de voleurs : le cadre économique et les réglementations portuaires

Faire l'acquisition d'un navire n'est que le point de départ d'une expédition maritime. Le voyageur transporte une cargaison à travers la Méditerranée pour la vendre dans un port de commerce ou une cité voisine. Une fois qu'il a accosté dans un port, le voyageur doit se soumettre aux réglementations de la cité visitée. Il en va de même pour un pirate cherchant à écouler une marchandise volée. Une fois dans un port, il doit justifier de la provenance, de la qualité de ses produits devant un magistrat de la cité. Toutes ces données sont consignées dans un registre portuaire, elles peuvent être réutilisées lors d'un procès.

Pour vendre sa marchandise, le pirate peut soit intégrer les cadres de l'économie ancienne, soit les contourner. Dans quelle mesure la piraterie est-elle un ressort de l'échange dans l'antiquité ? Trouve-t-elle sa place dans un espace portuaire avec des contrôles très poussés du type *emporion* ? Peut-on formuler l'hypothèse d'espaces portuaires dédiés à la revente de marchandises volées ?

Avant d'étudier les règlementations portuaires il nous paraît important de rappeler succinctement les cadres de l'économie ancienne, par une rapide présentation des termes grecs et de la notion d'économie[98]. Ce survol rapide nous

[98] La notion d'économie a fait l'objet de nombreuses monographies sur lesquels nous nous sommes appuyés pour réaliser notre présentation. Pour plus de détail lire : N. Purcell et P. Horden, *op. cit.* , 2000 ; A. Bresson, *La cité Marchande*, Ausonius, Bordeaux, 2003 ; R. Descat (ed.), *Approches de l'économie hellénistique*, Saint-Bertrand-de-Comminges, 2006.

permettra ensuite de mieux appréhender la façon dont la piraterie s'intègre aux structures du commerce antique.

II.1) Les cadres de l'économie ancienne

Le terme *oikonomia* est une construction de deux noms : *oikos* signifiant le domaine au sens large du terme (foncier et patrimoine), et *nomos*, qui a pour sens la loi votée à l'assemblée, les coutumes[99]. Littéralement, *oikonomia* signifie la bonne gestion du domaine foncier, du patrimoine familial, comprenant la famille nucléaire élargie aux proches parents et esclaves. Dans les textes littéraires, le rôle de l'*oikonomicos* était celui de gestionnaire de la maison : maître de l'*oikos*. Ainsi, dans le traité d'économie du Pseudo Aristote, son rôle est d'acquérir, de gérer, utiliser et conserver ses biens de manière rationnelle[100].

Un premier traité d'économie est rédigé par Xénophon au IV^{ème} siècle sans qu'il nous soit réellement possible de déterminer s'il s'agit d'un genre à part entière. L'auteur nous transmet une première définition de l'*Oikonomia* :

> **4** Eh bien, dit Socrate, l'économie domestique (*oikonomia*) nous a semblé être le nom d'un art, et cet art nous apparaissait comme celui qui permet aux hommes d'accroître leur maison (*oikos*) : la "maison" (*oikos*) nous apparaissait comme étant tout ce qu'on possède et nous avons défini comme possession ce qui est avantageux pour faire vivre chacun ; enfin, nous avons découvert qu'était avantageux tout ce dont on savait bien user. **5** A vrai dire, nous ne jugions pas possible d'apprendre les arts, et d'accord avec les cités, nous décidions, après examen, d'écarter les métiers que l'on appelle métiers d'artisans parce qu'ils semblent ruiner le corps et qu'ils énervent l'âme[101].

Pour Xénophon, l'*oikonomia* n'est pas une pratique, c'est l'art de la bonne gestion pour améliorer la production. La recherche de profit n'est pas centrale, car il s'agit avant toute chose de mieux produire et atteindre un idéal autarcique. Le maître de l'*oikos* organise la répartition des tâches pour assurer la meilleure production. Se pose alors la question de la gestion des surplus. La première forme d'activité économique semble donc, si l'on en croit Xénophon, l'agriculture. Qui plus est, elle permet au citoyen (seule personne pouvant posséder la terre dans la cité grecque) de continuer à s'occuper de ses terres et de gérer les affaires de la cité. Par opposition, l'artisanat et le commerce sont écartés de toutes considérations politiques, ces activités étant considérées comme viles. Xénophon leur reproche leur manque de fidélité envers la cité, refusant de la défendre puisqu'ils ne sont pas directement concernés par sa protection.

On remarque donc qu'il y a une absence de concept d'économie pour la gestion des cités. La gestion des cités est similaire à celle de l'*oikos*, elle a pour ressource principale l'agriculture, les citoyens se répartissant les besoins pour atteindre un idéal autarcique. Un extrait du Pseudo-Aristote nous permet néanmoins de mesurer les premières formes d'organisation de l'échange marchand:

---

99 Chantraine P., *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, C. Klincksieck, Paris, 1968, p. 1357.
100 Peudo Aristote, *Economique*, I-VI.
101 Xénophon, Économique, traduit du grec par P. Chantraine, Paris, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1949, I, 7.

> « 5 Dans le troisième espèce d'administration, celle de la Cité (*politikèn*), les revenus les plus importants sont ceux qu'on tire d'abord des produits particuliers du pays, ensuite de l'impôt sur les ports de commerce et sur les voies de transit, enfin des redevances spéciales régulières. [102] »

Bien que les structures de l'échange soient en place dès l'époque archaïque avec des taxes portuaires et sur les marchandises, leur gestion est pensée à un niveau politique et non économique. En dépit de ce contrôle institutionnel, ce ne sont pas les conseils qui fixent la nature de l'échange. La demande reste du ressort de l'acheteur. On peut donc supposer une forme de rationalité économique car le marchand prend le risque de vendre un produit taxé sur la place de marché. La notion fondamentale d'autarcie n'empêche pas pour autant le développement économique d'une cité. Selon A. Bresson, cette notion ne renvoie pas seulement à l'idée d'autosuffisance mais relève plutôt de la capacité des cités à contrôler l'échange[103].

Pour une partie de l'historiographie, notamment chez ceux ayant théorisé une conception primitiviste de l'économie ancienne, la Méditerranée apparaît comme un espace de non-droit. Les difficultés techniques empêchaient de connaître dans le détail l'ensemble des partenaires d'une cité. Qui plus est, un navire pouvait appareiller avec à son bord différents marchands qui payaient pour faire voyager leur cargaison vers la destination de leur choix. Les récits racontant cette pratique sont nombreux, pour ne citer qu'un exemple, nous retiendrons le récit des voyages de saint Paul dans les Actes des apôtres.

Les échanges extérieurs ont été utilisés par toutes les cités et tous les villages bordant la Méditerranée pendant l'Antiquité. Le commerce extérieur était-il un commerce de nécessité soumis aux seules contraintes du milieu ou peut-on parler d'une division internationale du travail ? Avant de répondre à cette question il est important de replacer quelques éléments de contexte. Les travaux de A. Bresson concernent uniquement l'économie de la Grèce des cités. C'est-à-dire une structure économique relativement organisée et qui est définie par un ensemble de lois, règles établies au niveau politique.

Le commerce marchand

Le commerce extérieur est cité par de nombreux auteurs anciens. Le pseudo-Xénophon souligne dans *La constitution des Athéniens* l'importance de la maîtrise de la mer.

> «La richesse, ils sont les seuls parmi les Grecs et les Barbares à pouvoir la posséder. Car si une cité est riche en bois propres à la construction navale, où les vendra-t-elle si elle n'obtient l'accord de la puissance qui domine la mer? Et si une cité est riche en fer ou en cuivre ou en lin, où les vendra-t-elle si elle n'obtient pas l'accord de la puissance qui domine la mer? C'est pourtant avec ces matériaux que je construis mes vaisseaux de guerre, l'un me fournissant le bois, l'autre le bronze, l'autre le lin, l'autre encore la cire. En outre, nos ennemis ne pourront plus transporter leurs denrées à l'étranger, ou bien ils ne pourront employer la voie maritime. Mais quoi, sans rien faire, je me procure tous ces produits de la terre grâce à la mer, tandis qu'aucune cité ne possède deux de ces produits. Car, dans la même cité, il n'y a pas à la fois le bois et le

[102] Peudo Aristote, *Economique*, traduit du grec par A. Wartelle, Paris, Les Belles Lettres, CUF, Paris 1968, II, 1, 5.
[103] A. Bresson, *La cité Marchande*, Ausonius, Bordeaux, 2003.

> lin, mais là où il y a abondance de lin, le pays est plat et sans arbre. De même, il n'y a pas à la fois du bronze et du fer dans la même cité, ni deux ou trois autres de ces productions dans la même cité, mais il y a un produit ici et un autre là[104].»

On retrouve la même idée chez Isocrate : «Il n'y a pas de peuple qui ait un territoire qui puisse être autosuffisant, chacun étant soit en déficit pour certaines productions, soit en excès pour d'autres.» Le commerce a donc pour but de compenser les manques d'une cité qui exporte les biens qu'elle a en surplus. A. Bresson nous invite alors à comprendre que pour les économistes anciens, le commerce extérieur est un rapport surplus contre besoins. Mais tout de suite il pose les limites de cette théorie. Pour une cité, il devient vital d'exploiter au maximum ses possibilités naturelles afin de devenir un acteur du commerce international. En effet, comme le disait Plutarque dans sa *Vie de Solon* : «Ceux qui vont sur mer n'ont pas l'habitude d'importer à ceux qui n'ont rien à offrir en échange». Les transports maritimes étaient bien trop coûteux en temps et argent pour être effectués sans un minimum de garanties. La cité doit donc utiliser son territoire en fonction des besoins du commerce extérieur. Ces besoins sont jugés par A. Bresson comme totalement relatifs car variant d'une couche sociale à l'autre.

Afin de développer son propos, l'auteur utilise les théories scientifiques établies par David Ricardo au XIX^{ème} siècle[105]. Ces théories permettent d'éclairer les rapports de l'échange entre les différentes cités du monde antique. Selon A. Bresson, «Non seulement les cités de la Grèce Antique vivaient de l'échange mais leur essor ne put avoir lieu que grâce au développement parallèle de la périphérie. L'offre augmentant en fonction des besoins de l'autre et vice versa». Néanmoins les cités ne se basaient pas uniquement sur l'échange international pour conditionner leur production. Elles avaient une politique d'autonomie particulièrement importante qui les conduisait toutes à produire des céréales et autres denrées vitales. Beaucoup de cités se spécialisaient dans un ou deux types de production connus à travers toute la Méditerranée.

> « C'est par ces vastes divisions internationales et les gains de productivité qui leur étaient liés que le monde grec put atteindre le niveau de développement qui fut le sien à l'époque classique. Si par souci de sécurité, toutes les cités tâchaient d'atteindre un niveau minimal de production de grain, chacune d'entre elles se spécialisait néanmoins dans un nombre limité de productions où elles tâchaient d'atteindre une qualité qui lui permettrait d'établir une réputation incontestable[106]. »

Notre connaissance de ces spécialisations reste néanmoins très imparfaite tempère R. Descat[107]. Les textes anciens nous apportent des exemples qu'il est difficile de replacer dans le temps, car trop souvent le fruit de la tradition orale. De plus, si l'archéologie nous fournit un certain nombre de données, elles sont

---

104 Xénophon, *La Constitution des Athéniens*, traduit du grec par M. Casevitz, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 2008, 2, 11-13.

105 Ricardo développe la théorie de la division internationale du travail. Pour deux états qui échangent au niveau international, la somme de l'échange n'est jamais nulle mais positive. Ce schéma de pensée suppose une situation de concurrence pure et parfaite, ce qui est totalement impossible dans les faits. Elle fait abstraction des rapports de force entre les Etats (jeux sur la monnaie par exemple). Néanmoins elle reste un système de pensée parfaitement pertinent pour analyser les structures de l'échange.

106 A. Bresson, *L'économie de la Grèce des cités, tome II, les espaces de l'échange*, Armand Colin, Paris, 2008, p. 142.

107 R. Descat (ed.), *Approches de l'économie hellénistique*, Saint-Bertrand-de-Comminges, 2006.

encore trop lacunaires à l'échelle de la Méditerranée. Cependant, chaque micro-région de la Méditerranée possède sa spécialisation qui définit son identité. Par exemple, Athènes est réputée pour sa monnaie grâce à une production minière intensive dans les mines du Laurion. L'île de Rhodes est spécialisée dans la production d'amphores. Il est, par contre, très difficile de faire une cartographie très précise de ces spécialités pour les raisons invoquées précédemment.

L'économie antique est, de fait, interconnectée. Les micro-régions du pourtour méditerranéen entrent obligatoirement dans un rapport d'interdépendances. Chaque cité se crée son propre réseau de relations et commerce avec plusieurs interlocuteurs afin de limiter la dépendance. Il nous faut maintenant ajouter la temporalité dans ce schéma, puisqu'il n'y a pas d'instantanéité dans la vente et l'achat dans l'Antiquité. D'un point de vue pratique, les échanges commerciaux étaient trop longs pour pouvoir entrer dans un système de concurrence. Dès lors les micro-régions doivent entrer dans un rapport d'échanges personnels sur le long terme. Il est, en effet, difficile de changer de partenaire commercial chaque saison, car les marins ne connaissaient pas les routes maritimes ni leurs difficultés. La mise en place de traités d'*asylie* entre les cités permettait de limiter les risques. Ces traités passés entre deux cités s'établissent selon des conditions très diverses. Par exemple, deux cités peuvent conjointement décider de supprimer leurs taxes de mouillage pour leurs citoyens. Certaines préfèreront assurer la protection des marchands en cas de naufrage sur les côtes proches... Ces injonctions de la sphère politique ne sont pas imposées aux marchands puisqu'ils restent, en effet, maîtres de leurs choix quand à leurs partenaires commerciaux. La cité propose des politiques incitatives mais n'ordonne pas la création de routes commerciales avec une alliée. La gestion de l'économie apparaît infiniment plus complexe que celle présentée par M. I. Finley. L'incidence de la politique dans l'économie n'empêche en rien son autonomie.

Un problème survient lorsqu'apparaît une crise frumentaire. Selon R. Descat, la cause principale de la crise en Orient est la guerre, parce qu'elle perturbe la production de l'année, et réduit sensiblement les forces productrices. Les causes climatiques, notamment la sécheresse, restent importantes mais pas déterminantes pour la survie d'une cité. En Occident, la tendance s'inverse puisque la première cause de disette est climatique. Les cités grecques spécialisées dans la production de grain sont alors particulièrement démunies lorsqu'il s'agit de répondre à la demande de leurs partenaires. Elles s'organisent alors très rapidement et créent une magistrature : l'«acheteur de grain», qui n'hésitait pas à se rendre sur un marché étranger pour y acquérir du grain.

> « En ce cas, petites comme grandes cités devaient avoir recours à des achats effectués directement sur des marchés extérieurs. Il ne s'agissait pas pour ces commissaires d'organiser eux-mêmes le transport du grain, sur des navires de transport qui auraient appartenu à la cité. (...) Le but était soit de se rendre dans un pays producteur, soit dans une place de réexportation (comme Rhodes ou Délos à l'époque hellénistique) pour acheter du grain sur le marché et trouver des transporteurs pour rapporter ce grain dans leur cité d'origine. Il s'agit là d'un cas intéressant où, cette fois sur le marché international, la cité se transformait en acheteur collectif. L'attitude fait pendant à celle que la cité pouvait avoir sur le marché intérieur, en négociant et fixant

les prix d'achat avec les commerçants, éventuellement aussi en étant directement acheteuse[108]. »

Néanmoins une cité est contrainte de changer ses habitudes commerciales le temps d'une saison pour survivre. Selon A. Bresson, les cités s'organisent pour aller chercher du grain vers un partenaire étranger. Les cités habituellement bien organisées jouent la survie de leurs populations à la réussite d'un voyage en mer particulièrement incertain.

II.2) La problématique posée par la vente d'une marchandise volée

Les réglementations des espaces portuaires en Méditerranée diffèrent aussi bien dans leur législation que dans leurs taxations. Néanmoins les déplacements semblent beaucoup moins anonymes que ce qui avait été développé précédemment dans l'historiographie. La définition que nous utiliserons pour le mot d'*emporion* est celle retenue par A. Bresson : « dans une acceptation large, l'*emporion* était un « port de commerce », ou « le quartier du port », donc de fait aussi le « quartier des affaires ». Mais dans l'espace d'une cité, l'*emporion* était aussi et d'abord un espace juridique particulier, géographiquement délimité au sein de la ville, marqué par des bornes[109]. » Ces établissements portuaires adoptent une réglementation stricte des échanges : lors d'un débarquement de marchandise est effectué un contrôle systématique des productions. Le but est de vérifier la provenance et la qualité des produits qui vont être ensuite vendus sur le marché. Qui plus est, une taxation est prélevée par les commissaires portuaires lors des débarquements de la marchandise. « Ces taxes ne sont pas très bien connues, mais leur existence est certaine. Ainsi, à Délos au IIIème siècle avant J.-C., existaient quatre taxes de cette nature : *limèn* (« port », un droit de saisie au mouillage certainement), *stropheia* (un droit peut-être perçu à la sortie du port), *holkos* (vraisemblablement un droit de halage), *airesia* (peut-être un droit de déchargement)[110]. » Un nécessaire contrôle des poids et des mesures est relevé par écrit pour décrire tout ce qui aura été débarqué. Il existait en effet une taxe sur la charge déposée en port : à Sounion par exemple, une taxe de 7 oboles était prélevée par millier de talents de charge du navire[111]. Une fois sur le marché, les produits ne passent pas pour autant dans le domaine légal, il reste en effet possible de contester leur provenance. C'est notamment le cas des esclaves qui étaient remis en liberté s'ils possédaient le statut de libre. La vente de marchandise sur l'agora pose donc toute une série de problèmes pour un pirate souhaitant revendre le produit de rapines.

---

[108] R. Descat, « L'approvisionnement en grain dans le monde grec des cités : histoire d'une politique », B. Marin et C. Virlouvet, *Nourrir les cités de la Méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2003, p. 589-612.

[109] A. Bresson, L'économie de la Grèce des cités, tome II, les espaces de l'échange, Armand Colin, Paris, 2008, p. 98.

[110] A. Bresson, *ibid*, p. 100. Voir aussi J. Vélissaropoulos, *op. cit.*, 1980, p. 218-219.

[111] SEG 10 (1949). Pour un commentaire précis, lire J. Vélissaropoulos, *ibid*, p. 221.

Il existait donc plusieurs points de mouillage qui organisaient une sorte de commerce parallèle beaucoup plus discret. Ce type d'espace est évoqué de manière presque anecdotique par Démosthène :

> **28** Mais il faut que vous connaissiez la manœuvre la plus scandaleuse de Lacritos : car c'est lui qui menait le jeu. A leur voyage de retour, ils n'allèrent pas débarquer dans votre port : ils jetèrent l'ancre à la rade des voleurs, hors des limites de votre port. A la rade des voleurs, autant dire à Egine ou à Mégare ; car on peut sortir de là pour aller où on veut et quand il plaît **29** Leur bâtiment mouilla a cet endroit durant plus de vingt-cinq jours. Eux pendant ce temps, se promenaient dans notre halle ; nous allions les trouver et, dans nos entretiens, nous les priions de pourvoir à ce que nous fussions payés le plus tôt possible. Ils reconnaissaient leurs engagements et nous assuraient qu'ils faisaient justement diligence pour cela. Durant ces démarches, nous les surveillions pour savoir s'ils débarquaient quelque marchandise ou faisaient une déclaration aux receveurs du cinquantième. **30** Il y avait déjà bien des jours qu'ils étaient rentrés, et nous ne voyions rien venir : pas le moindre débarquement, pas de déclaration en douane en leur nom. Alors, nos réclamations se firent plus pressantes. Et, comme nous les mettions au pied du mur, Lacritos, frère d'Artémon, nous répondit qu'ils ne pouvaient payer, que toutes les marchandises avaient péri. Il ajoutait qu'il avait un bon moyen de défense. **31** Là-dessus, juges, nous protestâmes ; mais les protestations ne nous avançaient à rien, elles leur étaient indifférentes. Tout de même, nous voulions savoir comment les marchandises avaient péri : Lacritos nous déclara que le navire avait fait naufrage dans la traversée de Panticapée à Théodosie et que ses frères avaient alors perdu les marchandises qui se trouvaient sur le bâtiment : c'était des salaisons, du vin de Cos et d'autre denrées ; tout cela, d'après lui, était le fret de retour qui devait être ramené à Athènes s'il n'avait pas péri par naufrage. **32** Voilà ce qu'il prétendait ; et il vaut la peine que vous connaissiez l'impudence de ces gens-là et leur hâblerie. Le navire qui fit naufrage était hors de cause ; c'est un autre créancier qui avait prêté sur le fret à faire dans le voyage d'Athènes au Pont et sur le navire lui-même (il s'appelait Antipatros de Citium). Quant au vin de Cos – 80 amphores de vin passé – et aux salaisons, ils naviguaient de Panticapée à Théodosie pour le compte d'un cultivateur qui les destinait à la nourriture des ouvriers agricoles. Pourquoi donc tous ces prétextes ? Ils ne riment à rien. **33** Prend moi d'abord le témoignage d'Apollonidès, qui prouve que c'est Antipatros qui avait prêté sur le navire, et que le naufrage n'intéresse nullement mes adversaires ; ensuite, celui d'Érasiclès et d'Hippias qui attestent que le navire transportait seulement 80 amphores[112].

Avant de commenter cet extrait il convient de rappeler quelques précautions de rigueur. En effet, le texte cité est extrait d'un discours juridique, il comporte donc des éléments de partialité qu'il convient de prendre en considération. Démosthène retranscrit les actes du procès contre Lacrite, Athénien possesseur d'un navire qui a fait naufrage et qui conteste le remboursement d'un prêt à la grosse aventure. Son contrat stipule qu'il n'a pas le droit de faire relâche dans un mouillage pouvant être dangereux. C'est pourquoi la route empruntée par le navire est scrupuleusement analysée par l'accusation. Ce passage à charge contre Lacrite dénonce tout particulièrement l'arrêt du navire dans une « rade de voleurs ». Ce mouillage est situé hors des limites du port dans un espace de non droit où un type de commerce parallèle est pratiqué. L'île est comparée aux cités d'Égine et Mégare, toutes deux situées dans la périphérie d'Athènes. Elles avaient très mauvaise réputation depuis leur défection lors de la guerre du Péloponnèse et la promulgation d'un décret leur interdisant le commerce avec les Athéniens. Il convient donc de rester très prudent dans l'interprétation de ce passage visiblement utilisé comme élément rhétorique. Ainsi, Lacrite aurait fait relâche

[112] Démosthène, *Contre Lacrite*, traduit du grec par L. Gernet, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1954, 35, 28.

dans un point de mouillage, une « rade de voleurs », et aurait vendu l'ensemble de sa marchandise sans qu'il y ait eu le moindre contrôle. Au retour, il est accusé d'avoir menti puisqu'il affirme que son navire a fait naufrage et que sa marchandise est perdue.

Le plaideur fait référence à un espace de non-droit sur lequel il n'y a aucune raison de douter. Le quartier du port et les emporions sont délimités dans l'espace : A. Bresson rappelle très justement la présence d'une borne retrouvée au Pirée pour délimiter « l'*Emporion* et la rue[113] ». Dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un espace portuaire à proprement parler mais plutôt d'un espace de mouillage utilisé pour le commerce. Cet espace échappe totalement aux taxes et magistrats, il permet aussi la vente de marchandise frauduleuse. Le cabotage en Méditerranée implique nécessairement la multiplication de points où les navires pouvaient accoster en toute sécurité. Qui plus est, nous sommes limités par nos sources essentiellement centrées sur les échanges à Athènes ou dans les grosses structures portuaires du type *emporion*. Cet extrait n'apporte pas vraiment de précisions sur le détail de la vente. On peut néanmoins souligner quelques informations : il n'a pas été nécessaire de débarquer la marchandise pour effectuer la vente. A Bresson décrit un type de vente par échantillon pratiqué très régulièrement au sein de l'*emporion* afin de vérifier la qualité de la marchandise. La technique de vente pratiquée dans ces points de mouillage apparaît similaire. Démosthène ne donne pas plus de détail sur la transaction, néanmoins cette similitude relevée avec un espace portuaire classique laisse planer un doute sur son interprétation. Athènes faisait figure d'exception dans la Méditerranée, les contrôles sur les échanges y étaient exacerbés. On peut raisonnablement supposer que la surveillance était moindre dans les cités plus modestes.

Dans la suite du texte, l'argument du naufrage est rapidement écarté par l'accusation qui rappelle la cargaison transportée ainsi que la route empruntée par le navire. Au delà de l'argumentation juridique classique pour ce genre de texte, nous pouvons remarquer la relativité de l'anonymat dans les relations maritimes.

Plusieurs autres espaces de ce type sont mentionnés chez Thucydide sans qu'il soit possible d'en préciser les structures :

> [LIII] Le même été, les Athéniens mirent à la voile contre Cythère avec soixante vaisseaux, deux mille hoplites et un petit nombre de cavaliers. Ils emmenaient avec eux des Milésiens et quelques autres alliés. (...) [2] Cythère est une île adjacente à la Laconie, à la hauteur du cap Maléa. Les habitants sont des Lacédémoniens de la classe des périèques. Un Spartiate passait chaque année dans l'île pour y exercer la charge de « juge pour Cythère » et les Lacédémoniens y avaient en permanence un poste d'hoplites qu'ils renouvelaient, veillant sur l'île avec une attention particulière. [3] Elle constituait, en effet, un mouillage pour les navires marchands en provenance d'Égypte et de la Libye, tout en protégeant la Laconie des pirates du côté de la mer, le seul par où il fût possible de l'inquiéter. Car, de partout, l'île domine les mers de Sicile et de Crète[114].

[113] A. Bresson, *op. cit.*, 2008, p. 98.

[114] Thucydide, *Histoire*, traduit du grec par J. de Romilly, Les Belles Lettres, CUF, Paris, IV, 53, 1-4. (texte intégral disponible en annexe).

En plus du port et de son *emporion*, les cités établissaient toute une série de comptoirs ou points de mouillage pour leurs navires. Il s'agit de se protéger des attaques d'éventuels naufrageurs et pirates mais aussi de faire du commerce. Bien que la nature des échanges ne soit pas plus développée, il est spécifié dans cet extrait que ce mouillage est réservé aux marchands. Force est de constater un flottement dans la législation très structurée des échanges en Méditerranée. Néanmoins, ces types de mouillage n'étaient pas cachés puisqu'ils sont cités très précisément par Thucydide ou Démosthène dans le texte précédent. Un juge était spécifiquement détaché par les Lacédémoniens sur l'île sans qu'il ne soit livré plus d'informations sur sa fonction. La présence d'un magistrat détaché dans ce « port » semble accréditer la théorie évoquée précédemment. En comparaison avec Athènes, Sparte ou Délos, l'ensemble des cités portuaires plus modestes pouvaient apparaître comme des « rades de voleurs ». De fait, les structures de contrôle, les taxes étaient plus limitées afin de faciliter l'échange.

L'ensemble des encadrements de l'échange, du commerce, de la piraterie pose la question du degré d'anonymat dans les relations maritimes. Les activités de piraterie sont intégrées aux structures de l'échange traditionnel, les sociétés anciennes n'ont eu de cesse de contraindre le caractère opportuniste de la prédation. Les multiples lois, traités, décrets passés entre cités restreignent d'autant plus l'incertitude dans les relations commerciales. Mais l'ensemble de ces restrictions permettent-elles d'assurer un contrôle maritime efficace ?

Je ne peux que reprendre la réponse particulièrement pertinente apportée par A. Bresson. Dans son commentaire des traités de Polybe passés entre Carthage et Rome il s'interroge sur le degré véritable des restrictions maritimes :

> « Pas plus qu'aujourd'hui il ne devait exister de solution infaillible. Néanmoins, à travers nos sources, on peut trouver nombres d'indices qui permettent de se faire une idée de ces modalités de contrôle. Avant même le contrôle officiel, mais pouvant naturellement y aider, il y avait les traits physiques, la langue, non moins l'habillement. L'aspect extérieur des Romains dans les possessions puniques ou celui des Carthaginois à Rome devait immédiatement trahir leur origine. Les Carthaginois passent pour avoir conservé de longues robes à l'orientale de facture caractéristique du type de celle de l'éphèbe de Motyé, quand en tout cas ce type de vêtement n'était plus en usage chez les Grecs de l'époque classique. Telle anecdote montre que ces critères jouaient un rôle essentiel dans les « contrôles de police »[115].

Les commerçants et voyageurs maritimes pouvaient aussi être contrôlés à l'entrée d'un point de mouillage. A. Bresson relève aussi la présence de papiers de bord, concessions maritimes et contrats de voyage commercial qui donnaient aussi des indications sur la provenance de l'étranger[116]. Mais ces papiers n'étaient d'aucune aide pour se protéger d'une attaque. Ils n'étaient donc pas suffisants pour la justification d'une asylie signée en vue de protéger le navire. Il prend l'exemple d'une source un peu particulière, une main portant une inscription grecque[117]. Le navire tout entier pouvait aussi porter sur sa coque un élément

---

[115] A. Bresson, « Les accords Romano-Carthaginois », Moatti Cl. (éd.), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne II, La mobilité négociée*, Collection de l'Ecole française de Rome, 341, 2004, p. 663.

[116] A. Bresson, *La cité marchande*, Bordeaux, 2000, p.131-139.

[117] Voir la main de bronze portant l'inscription suivante : *σύμβολον πρὸς Οὐελαυνίους* (*IG*, XIV, 2432). Pour plus de détail lire le commentaire figurant chez A. Bresson, « Les accords Romano-Carthaginois », ibid, p. 666.

distinctif permettant qu'il soit reconnu. Une plaquette d'ivoire retrouvée dans la nécropole de « Sainte Monique » dans le port de Carthage datée du IVème siècle avant notre ère, porte l'inscription suivante : « je suis un Punique de Carthage[118] ». La caractérisation physique d'une personne a de nombreuses limites, il convient donc de porter une marque distinctive comme preuve de son origine civique.

Si l'on en croit A. Bresson, l'anonymat dans les relations maritimes est toute relatif c'est pourquoi nous pouvons imaginer que les pirates s'inséraient aussi dans un circuit de vente parallèle. En dépit de la nature et de la rédaction tardive de la source, un extrait du roman de Chariton apporte quelques éléments de réponse à cette question. Cet extrait est à utiliser avec précaution puisqu'il s'agit d'un texte littéraire, un roman. Il convient donc de faire la différence entre les éléments de fiction et les éléments de réalité, les structures du commerce, utilisées comme cadre pour les actions des personnages. Qui plus est, Chariton est un auteur du Bas Empire, I^{er} siècle ap. J.-C., à une période où le *topos* littéraire du pirate aventurier apporte une coloration particulière aux mots, thèmes traités.

A la suite d'une série de rebondissements l'héroïne, Callirhoé, est enterrée vivante dans son propre tombeau jusqu'à ce qu'un pirate du nom de Théron vienne l'en délivrer. Le pirate est un personnage classique nécessaire pour la construction du roman grec. Dès son apparition, Théron est décrit comme possédant un caractère cupide et sournois mais aussi extrêmement intelligent. Il ne possède pas d'équipage propre, simplement un navire qui lui appartiendrait. Il recrute au port un groupe de mercenaires pour aller piller le tombeau de la jeune défunte laissé sans surveillance. Une fois sur place, les pilleurs découvrent Callirhoé toujours vivante au milieu de ses richesses. Un dialogue s'engage entre les protagonistes pour décider du sort de la prisonnière. Au terme de ces discussions, Théron décide de garder Callirhoé en captivité pour la revendre comme esclave. Une fois en mer, l'équipage est convoqué pour décider conjointement d'un cap où aborder. Mais cette opération apparait bien plus compliquée qu'il n'y paraît :

> **4** Tandis qu'elle se désolait ainsi, les brigands laissaient de côté cités et îles sans importance : ils n'avaient pas butin de pauvres, et attendaient de rencontrer des gens riches. Ils jetèrent l'ancre juste en face de l'Attique, à l'abri d'un promontoire : il y avait là la source d'un ruisseau clair et abondant et une belle prairie naturelle. **5** Ils y menèrent Callirhoé et décidèrent de lui faire prendre un peu de repos, après la mer, pour lui redonner belle apparence : ils voulaient préserver sa beauté ; une fois seule, ils ouvrirent une délibération pour savoir où il fallait diriger leur traversée. Quelqu'un déclara : « Athènes est proche, c'est une cité importante et opulente. Là, nous trouverons quantité de trafiquants, de riches trafiquants. Tels les hommes au marché, ainsi voit-on les cités dans Athènes. » **6** Tous approuvaient l'avis de mettre le cap sur Athènes, mais Théron n'aimait pas la curiosité de cette cité : « Vous êtes vraiment les seuls à ne pas entendre parler de l'esprit fouineur des Athéniens? C'est un peuple bavard et procédurier : au port, des milliers de maîtres-chanteurs chercheront à savoir qui nous sommes, et d'où nous apportons notre butin. Un soupçon sournois saisira les vauriens. **7** L'aréopage y est expéditif et les magistrats plus durs que les tyrans. Fuyons Athènes plus encore que Syracuse. Nous avons un pays favorable, l'Ionie : là-bas, coule

[118] E. Benvéniste, « Notes étrusques : la tablette d'ivoire de Carthage », *Studi Etruschi*, 7, 1933, p. 245-258. Compléter par le commentaire de A. Bresson, « Les accords Romano-Carthaginois », ibid, p. 666.

depuis l'intérieur de la vaste Asie une opulence royale ; on y vit dans le luxe et sans se mêler d'affaires ; je compte trouver ainsi de mes connaissances dans le pays. » **8** Ils firent alors la réserve d'eau, prirent ce dont ils avaient besoin aux bateaux marchands qui étaient là, et mirent droit le cap sur Milet ; deux jours après, ils jetèrent l'ancre à un mouillage à quatre-vingts stades de la cité - un site parfait pour les bateaux. (…)

Là-bas, il ne voulait pas chercher ouvertement d'acheteur ni donner de la publicité à l'affaire ; il pressait secrètement et continûment la vente. Il se trouva que la marchandise était difficile à écouler : son bien ne pouvait intéresser une foule de gens ni le premier venu, mais quelqu'un de riche, un monarque même ; or ces gens-là, il redoutait de les approcher. **2** Au bout d'un assez long laps de temps ainsi passé, il ne put supporter ce délai davantage ; la nuit venue, il n'arrivait pas à dormir : « Tu es stupide, Théron, se disait-il : au cours de tant de jours déjà écoulés, tu as abandonné argent et or dans un lieu désert, comme si tu étais un brigand. **3** Tu ne sais pas que d'autres pirates aussi sillonnent la mer? Ah! j'ai bien peur que même les nôtres ne nous laissent et ne gagnent le large : ce ne sont pas des hommes très scrupuleux, j'imagine, que tu as enrôlés, et qui dussent te garder parole, mais au contraire les plus vauriens de ceux que tu connaissais. **4** En tout cas maintenant, se disait-il, dors, il le faut bien ; le jour levé, cours à la vedette, jette à la mer cette femme si gênante et si encombrante, et ne te charge plus d'un butin difficile à écouler[119.] »

Les richesses volées sont jugées par Théron et son équipage comme difficiles à écouler sur une place de marché. Il s'agit en effet de biens très particuliers : une esclave et des richesses pillées dans un tombeau. De nombreux témoins ont assisté à la cérémonie de Callirhoé, ils pourraient donc témoigner en cas de procès sur une place de marché. En effet, il était interdit de vendre en tant qu'esclave une personne libre, si le statut de la personne est avéré, elle est alors immédiatement remise en liberté. En cas de procès, les pirates pouvaient encourir des opérations de représailles. Chariton décrit la cité athénienne comme extrêmement procédurière avec un contrôle systématique de la provenance des marchandises débarquées. Athènes et Syracuse font ici figure d'exceptions comparées à de nombreuses cités plus modestes sur les rives Ioniennes. Ce schéma confirme l'hypothèse évoquée précédemment et entre en résonance avec l'étude de l'*Emporion* de A. Bresson. L'aréopage rendait justice aussi bien pour les citoyens de la cité d'Athènes que pour leurs alliés commerciaux. Cet extrait tend à confirmer l'extrême contrôle sur les marchandises lors de leur débarquement. On peut donc relativiser l'hypothèse de l'anonymat dans les relations commerciales dans les grandes places portuaires. En revanche, qu'en est-il des cités plus modestes ?

Les pirates font donc relâche dans un point de mouillage où s'organise la transaction hors des structures très contrôlées des espaces portuaires. Ce qui correspond aux structures du commerce parallèle développé précédemment. Callirhoé et les richesses pillées dans le tombeau restent à l'intérieur du navire pendant que Théron finalise la vente. Il n'y a donc pas de débarquement de la marchandise dans un espace dédié du type *agora*. Chariton le justifie en expliquant que la vente devait rester secrète pour éviter d'attirer l'attention. Même en dehors des structures de l'*emporion*, dans un point de mouillage choisi pour sa confidentialité, les pirates refusent de vendre leur marchandise ouvertement. Cet extrait tend à confirmer l'hypothèse d'un relatif contrôle des marchandises dans

[119] Chariton, *Le roman de Chairéas et Callirhoé*, traduit du grec par G. Molinié, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1979, 11, 4-8 et 12 1-4, (texte intégral disponible en annexe).

des structures de commerce plus modestes qu'Athènes. Il nous est néanmoins impossible d'apporter plus de précision quand à sa nature, ses structures.

Dans la fin du chapitre, Théron est approché par l'intendant du roi Dionysos qui est à la recherche d'une nouvelle esclave. La vente est conclue en toute opacité sur les rivages du port sans que l'intendant ait pu voir Callirhoé pour juger de sa beauté.

La difficulté de vendre des marchandises en dehors de toutes institutions juridiques pose la question de la législation. En effet, Il n'existait pas dans l'Antiquité de droit maritime international, chaque cité appliquait ses propres lois. Cette vision est néanmoins trop restrictive, il existait des pratiques, des coutumes, qui étaient utilisées à travers toute la Méditerranée : le droit de représailles et le droit de naufrage.

III) Légitimer la piraterie

Dans bien des cas la vente d'une marchandise volée constitue une part importante de l'activité de piraterie. Bien qu'il ne faille pas écarter la possibilité d'une piraterie opportuniste, le voleur s'expose au risque d'être reconnu et condamné. Afin d'organiser sa défense lors d'un procès pour vol de marchandises ou de personnes, la solution décrite dans nos sources est celle de légitimer le butin. La notion de butin est par nature ambiguë puisqu'elle présuppose une action violente initiale. La nature de celle-ci est très diverse pendant toute l'Antiquité : guerre, piraterie, pillage,… Nos sources littéraires sont par ailleurs nourries de cette équivoque : lors d'un plaidoyer juridique il est plus percutant de condamner une attaque illégitime qu'une prise de guerre. De la même manière, il y a de nombreuses façons de légitimer toutes formes d'activité de prédation. Cette recherche de légitimité est rendue nécessaire pour s'insérer dans l'échange maritime. En ce sens toute piraterie est contrainte de s'insérer dans un circuit de revente, légal ou non, et d'accepter les règles imposées par l'acheteur.

Nous devons toutefois garder en mémoire que nos sources littéraires proviennent pour une grande partie de textes juridiques et qu'elles sont donc par nature partiales. La caractérisation de la violence et de son origine pose dans bien des cas problème pour bien comprendre un acte de piraterie. Dans quelle mesure un acte de prédation devient-il légitime ?

III-1) Le droit de représailles

Le recours à une procédure juridique dans le cadre des échanges maritimes suppose la construction d'une relation de confiance entre les différents intervenants. L'étranger doit pouvoir faire appel aux institutions de la cité hôte afin de défendre ses droits. En l'absence d'un droit maritime international, les cités appliquaient leur propre législation et institution pour protéger les voyageurs. La justice athénienne fait une nouvelle fois figure d'exception parmi les cités de la Méditerranée. Grâce aux nombreux magistrats du Pirée, employés à prévenir le risque d'imposture, les magistrats avaient les données suffisantes pour appliquer un recours juridique efficace. A. Bresson souligne néanmoins que l'importance des structures juridiques peut différer en fonction de l'importance du trafic portuaire d'une cité[120] :

> « Le tableau qu'Hérakleidès donne de la justice à Thèbes de Béotie au IIIème siècle avant J.-C. n'est guère édifiant. Cette cité paraît davantage ressembler à une caverne de voleurs qu'à une cité où l'on a souci de la justice :
>
> > « Les Thébains sont insolents, violents et orgueilleux. Ils ont un comportement violent et sans ménagement que ce soit avec l'étranger ou avec leurs concitoyens, et ils n'ont aucun égard pour le droit. Dans les conflits relatifs aux engagements contractuels (*synallagmata*), ils ne s'opposent pas par la parole, mais ils ont recours à la violence, celle des insultes et des coups de poing, transposant dans la joute judiciaire les comportements violents les uns à l'égard des autres qui sont ceux des athlètes dans les concours gymniques. C'est la raison pour laquelle, chez eux, il faut au moins trente ans pour pouvoir juger une affaire. Celui qui fait référence à cette situation devant le peuple et qui ne quitte pas sans délai la Béotie, mais y reste un temps très court est guetté de nuit par ceux qui ne veulent pas que le procès ait lieu et trouve une mort violente. En effet, chez eux, on a recours au meurtre pour le premier prétexte venu[121]. »

Ce document extrêmement polémique offre un tableau saisissant de l'espace portuaire thébain. Il convient néanmoins de l'analyser avec toute la prudence nécessaire quant à son contenu véritable.

La violence est présentée comme omniprésente dans la description de l'espace portuaire cité ci-dessus. Le meurtre est monnaie courante pour faire appliquer une justice trop lente pour être efficace. Le droit de représailles est né précisément d'un manque de confiance dans les institutions juridiques censées réguler les actions violentes. Il s'agit pour un particulier de s'approprier les biens et/ou la personne qui vous est redevable par un acte de violence qui n'a pas été décidé par un magistrat. Une personne choisit donc d'appliquer justice en son nom propre ou pour le compte de sa communauté. Les parallèles sont nombreux entre droit de représailles et piraterie comme le relève Ph. Gauthier dans son étude des étrangers et de la justice dans les cités grecques :

> « Le vocable *sylan* désigne une action violente, qui consiste à saisir une personne ou les biens d'une personne (cette personne fût-elle une divinité). C'est un terme très général : Gernet, après d'autres, relevait que « συλᾶν a une riche variété dans ses

[120] A. Bresson, *Op. Cit.*, 2008, p. 111.
[121] Hèrakleidès, traduit du grec par A. Bresson, *ibid*, I. 14-16.

> emplois, et parfois même une remarquable contradiction de ses valeurs[122] ». On peut joindre à la précédente une deuxième remarque préalable : du fait de la diversité de ses emplois, diversité qu'on dirait croissante (*sylan* en venant à désigner toute espèce de saisie violente), il semble que les Grecs ont peu à peu utilisé des termes de signification plus restreinte, pour préciser la nature ou le but de la saisie ; il y a donc des mots qui, pour ainsi dire, « font partie de *sylan* », dont ils sont un aspect. Toutefois l'utilisation de ces termes secondaires ne semble avoir été ni rigoureuse ni constante[123]. »

Cette fluctuation dans le sens des mots est causée par l'importance du point de vue dans l'appréciation du droit des naufrages. Ce qui apparaît comme un *sylan* pour une communauté est jugé comme un acte de piraterie par les victimes. Il convient donc d'être particulièrement rigoureux dans l'étude des termes, en particulier des mots grecs utilisés dans les textes pour caractériser les actions. Cette question du droit est à l'origine de nombreuses controverses sur le vocabulaire. Par exemple, la piraterie est aussi parfois désignée par le mot *sylan*. Le terme est utilisé pour une diversité de pratiques qui parfois entrent en contraction les unes avec les autres. La piraterie recouvre une nébuleuse de situations qui posent de nombreux problèmes en terme de droit. Peut-on considérer un raid de représailles comme un acte de piraterie? De la même manière, comment considérer des naufrageurs qui coulent volontairement des navires en bordure de côte pour en récupérer le butin. Cette légalité est néanmoins très importante puisqu'elle va décider du statut du butin vendu sur la place de marché. En effet, les emporions et espaces portuaires interrogent parfois le voyageur sur la provenance de sa cargaison. Ainsi, s'il s'agit du butin d'un acte de piraterie, le commerçant court le risque de s'en voir dépossédé. Le pilleur ne peut donc pas vendre une cargaison en toute impunité, il convient alors de justifier la légalité du butin volé.

Ph. Gauthier fait une distinction entre 4 sens juridiques différents à étudier pour le mot *sylan* :

1. Pillage des richesses sacrées
2. Actes pseudo-judiciaires
3. Actes pré-judiciaires
4. Actes post-judiciaires.

Dans chacun des cas *sylan* apparaît comme une riposte mais non pas comme une agression envers une communauté. Le pillage de temple sacré normalement critiqué dans l'ensemble des textes grecs est ainsi justifié par la nécessité de se dédommager pour laver une agression antérieure. Mais pour ce qui est de l'origine de l'agression il convient aussi d'être particulièrement vigilant.

> « Les actes de pillage que commettent au IIIème siècle les pirates étoliens ou crétois sont toujours baptisés σύλαι dans les textes officiels, alors même que les victimes avaient vu en eux des ἁρπάσματα, parce qu'on introduit ainsi *a posteriori* une notion de légalité ou de pseudo-légalité.

---

[122] L. Gernet, *Recherches sur le développement de la pensée juridique en Grèce ancienne*, Paris, 1917, p. 264.

[123] Ph. Gauthier, *Symbola, les étrangers et la justice dans les cités grecques*, Annale de l'est, Université de Nancy, 1972.

Cela apparaît également très clairement dans l'anecdote que le Pseudo-Aristote rapporte à propos des Chalcédoniens. Bien qu'elle soit très connue, il vaut la peine de la citer ici.

> « Les Chalcédoniens, nous dit-on, alors qu'ils avaient à leur service dans la ville des mercenaires en grand nombre, se trouvaient dans l'incapacité de régler la solde qu'ils leur devaient. Ils firent donc annoncer publiquement ceci : que tout citoyen ou métèque, s'il détient un droit de saisie (σῦλον) à l'encontre d'une cité ou d'un particulier, et s'il veut le faire exécuter, se fasse inscrire. Un grand nombre s'étant inscrit, les Chalcédoniens saisirent, en prétextant leur bon droit, les navires qui partaient du Pont. Et ils fixèrent un délai au terme duquel, affirmaient-ils, ils rendraient raison de leurs actes. Ayant ainsi réuni beaucoup d'argent, ils licencièrent les soldats, et ils firent procéder, au sujet des saisis, à des débats judiciaires contradictoires ; à ceux qui avaient été saisis injustement la cité restitua (leur dû) en puisant dans les revenus[124] ».

Parmi les nombreuses remarques que suggère ce texte, retenons pour l'instant celle-ci seulement : l'action de saisir (sylan) peut-être fondée sur un droit, elle peut être également tout à fait injustifiée, et dans ce dernier cas le terme sylan (et les termes qui s'y rattachent, notamment τὸ σῦλον, le « droit de saisie ») sert seulement à donner une apparence de légalité à un acte de pure piraterie[125]. »

Il existait des procédures judiciaires appliquées aux actes de représailles mais lorsqu'un abus était relevé le texte suggère que l'acte de piraterie était remboursé par l'ensemble de la communauté. Le droit de représailles ne concerne pas uniquement les particuliers, il pouvait aussi s'appliquer sur l'ensemble d'une communauté. Afin de ne pas détériorer les relations entre deux cités alliées il n'était pas rare qu'une communauté rembourse un préjudice causé par un particulier. A contrario, deux cités ennemies pouvaient aussi appeler leurs citoyens à pratiquer des actes de représailles sans pour autant entrer ouvertement en guerre. Cet exemple nous est fourni par Thucydide au cœur d'une période de paix entre Athènes et Sparte :

> « Les Argiens, vers l'époque en question, envahirent le territoire de Phlionte et tombèrent dans une embuscade ils dressèrent en commun les Phliasiens et leurs propres bannis : ils y perdirent quelque quatre-vingts hommes.
>
> Les Athéniens agissant depuis Pylos prirent aux Lacédémoniens un butin important : les Lacédémoniens, par suite, sans rompre pour autant le traité et leur faire la guerre, donnèrent seulement aux gens de chez eux l'autorisation officielle de piller (*λῄζεσθαι*) à volonté les Athéniens. Les Corinthiens firent, pour certains différends privés, la guerre aux Athéniens. Mais le reste du Péloponnèse ne bougeait pas[126]. »

En termes judiciaires il est fait appel dans cet extrait au droit de représailles en contrepartie du butin perçu par les Athéniens auparavant. La communauté Lacédémonienne obtient donc l'autorisation de piller puis de revendre en toute légalité le produit du butin. Les termes utilisés par Thucydide pour décrire cet acte de représailles ne correspondent pas au vocabulaire relevé précédemment par Ph. Gauthier. Le vocable utilisé pour caractériser cet acte de représailles est un composé du mot *lêistès*. Ce terme est aussi utilisé pour désigner des actes de piraterie ou de brigandage. Cette utilisation du vocabulaire par Thucydide ne laisse aucun doute sur la nature réelle de l'injonction Lacédémonienne. Le texte suggère, en effet, qu'il s'agit là d'actes de piraterie légitimées par le conseil

---

[124] Ps. Aristote, *Économique*, II, 1347, b20.

[125] Gauthier Ph, *op. cit.*, 1972, p. 211.

[126] Thucydide, *Histoire*, traduit du grec par J. de Romilly, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1953, V, CXV,1-3.

spartiate afin de faciliter la vente. La relation entre Sparte et Athènes ne relève pas de l'exception en dépit du troublé posé par la Guerre du Péloponnèse.

> « Entre deux cités qui n'ont conclu réciproquement aucune convention particulière, *sylan* représente la procédure normale. Un particulier qui se juge victime d'un tort de la part d'un étranger (violence sur la personne, vol, dette non réglée), comme il n'a pas accès au tribunal de son adversaire, s'efforcera de se faire justice lui-même ou avec l'aide de sa famille, de ses amis, de ses concitoyens : il saisira la personne ou les biens de son adversaire, ou, plus souvent, il saisira – parce que l'occasion s'en présentera plus facilement – la personne ou les biens d'un concitoyen de son adversaire. En effet, la responsabilité solidaire de chaque citoyen d'une cité vis-à-vis d'une cité étrangère est un fait admis de bonne heure[127]. »

Il convient donc pour les gens de mer d'être particulièrement vigilants quant à l'endroit où ils débarquent. Si la communauté possède un droit de représailles contre sa cité mère le voyageur peut être saisi de ses biens ou de sa personne. Cette précaution nécessaire est rappelée dans un contrat pour prêt à la grosse aventure cité par Démosthène :

> « Que s'ils ne vont pas jusqu'au bout de leur voyage, ils feront relâche dix jours dans l'Hellespont au moment de la canicule et débarqueront les marchandises en lieu où il n'y ait pas de représailles (σῦλαι) à exercer pour les Athéniens ; ils retourneront de là à Athènes et acquitteront les intérêts inscrit au contrat l'année précédente[128]. »

Une telle précision contenue dans les actes d'un contrat juridique suggère l'importance des *sylai* dans les relations commerciales. Le droit de représailles semble donc réglementer les relations entre deux communautés. Dans le cas présent, il impose une vigilance particulière quant aux différents points de mouillage choisis comme étape de voyage. D'une manière générale, le droit de saisie n'était pratiquement jamais perçu dans la cité étrangère. Un particulier n'avait évidemment pas les moyens d'entrer en guerre contre une communauté tout entière. Les saisies étaient donc généralement commises dans sa propre cité ou dans le territoire attenant. Cette précision complexifie encore davantage les relations maritimes dans la Méditerranée ancienne. Une communauté avait donc tout intérêt à entretenir des relations avec un partenaire de longue date. La prise de risque et d'initiative semblait extrêmement limitée compte tenu du coût d'investissement d'un voyage maritime.

> « Le *sylan* en tant qu'acte peuso-judiciaire peut être plus ou moins justifié. En effet, dans la mesure où le droit de représailles se traduit toujours par une action personnelle, le fondement légal en est laissé à l'appréciation de l'individu. Quelqu'un « se juge-t-il » lésé par un étranger, il prétend détenir un droit de saisie contre cet étranger. Rien n'assure qu'au cas où un jugement pourrait être rendu par un tribunal impartial ce serait reconnu fondé (de là les restitutions ou dédommagements consentis par les Chalcédoniens à certains étrangers). En d'autres termes, on peut dire que deux choses caractérisent le *sylan* comme procédure pseudo-judiciaire et l'opposent à la pratique judiciaire :
>
> - L'individu se fait juge du tort qu'il a subi, ce qui est la négation de la notion de jugement (telle que l'entendaient les Grecs, c'est-à-dire d'un jugement signifié par la communauté).
> - La victime présumée saisit en représailles les biens de son adversaire ou plutôt d'un concitoyen de celui-ci, sans tenir compte de la valeur des

[127] Ph. Gauthier, *op. cit.*, 1972, p. 212.

[128] Démosthène, *Contre Lacrite*, traduit du grec par L. Gernet, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1954, 13. (texte intégral disponible en annexe)

> biens saisis, ce qui, d'un point de vue plus général, est également la négation du jugement : car la compensation qu'il retire peut être très inférieure ou très supérieure au dommage subi et peut ne correspondre en rien à la valeur estimée du dommage (celle-ci étant définie au moment du dépôt de la demande, puis signifiée éventuellement au moment du jugement, sous forme d'amende)[129]. »

Comme le suggère Ph. Gauthier, la frontière entre la piraterie et le droit de représailles en tant qu'acte pseudo-judiciaire est extrêmement mince. Allons même plus loin, nous pouvons supposer que le droit de représailles a pu être utilisé comme justification pour vendre le butin d'un raid. L'extrême réglementation des structures portuaires imposait de déclarer l'origine des marchandises (biens ou personnes) avant de les débarquer. Ainsi, le *sylan* pouvait être utilisé pour une communauté ou une personne comme justification suffisante pour déguiser un acte de piraterie. Il convient toutefois de ne pas caractériser le droit de représailles comme relevant forcément de la piraterie. Il y a pratiquement autant de situations différentes que d'exemples cités dans nos sources. Il convient donc de rester prudent quand à l'interprétation juridique des actes de violence contre les communautés étrangères. Il en va totalement différemment de la procédure de *sylan* comme acte d'une procédure pré-judicaire.

Le dernier sens du mot *sylan* entre dans un cadre judiciaire il est alors précisé par le vocable *ῥυσιάζειν* et ses dérivés. Il se rapporte à une prise de gage pour la mise en place d'une procédure de justice. La saisie est donc encadrée par un procès, même si, dans les faits, elle reste une action violente. Ph. Gauthier distingue deux différences fondamentales avec les procédures évoquées précédemment :

- Les dommages subis ont été jugés par un procès et ne peuvent donc pas faire l'objet de représailles en retour.
- Il n'y a plus de négation de la justice puisque les saisies correspondent exactement à la somme des dommages jugés lors du procès.

Ce type de procès concerne majoritairement des communautés qui organisent un procès entre elles afin de régler un différend commercial[130].

> « Le caractère officiel des revendications, le fait que dans certains cas elles sont représentées par les représentants d'une communauté à l'ensemble d'une communauté étrangère, tout cela explique que la conviction affirmée du bon droit entraîne parfois une expédition armée, donc la saisie de *ῥυσιά* sur le territoire des coupables[131]. »

L'exemple mentionné par Ph. Gauthier dans son article est celui des Achaiens et Déliens qui auraient pu conduire à l'expédition d'une armée sur le territoire d'Athènes sans l'intervention du Sénat Romain[132].

Compte tenu de l'importance des procédures et des difficultés de mise en œuvre on peut raisonnablement supposer que cette définition du terme *sylan* est

---

[129] Ph. Gauthier, *op. cit.*, 1972, p. 215.

[130] Ph. Gauthier rappel trois exemples : *Syll.³ 437* où des étrangers étaient créanciers de la cité de Delphes ; dans Polybe en IV, 53, 1-5 où la cité crétoise d'Éleuthermes s'estime victime des Rhodien ; et en XXXII, 17, 1-5 où Achaiens et Déliens organisent un procès contre Athènes.

[131] Ph. Gauthier, *op. cit.*, 1972, p. 216.

[132] Polybe, *Histoire*, XXXII, 17, 1-5.

moins courante que les précédentes. Bien que le *sylan* s'exerce en dehors des conventions judiciaires passées entre deux communautés, on peut supposer que ce type de procédure soit un point de départ pour la construction de relations mieux encadrées. Ainsi, la saisie n'a pas uniquement un caractère négatif, elle marque aussi un début de relation entre deux cités.

Le fait qu'un voyageur puisse tomber sous le coup du droit de représailles suppose une préparation relativement précise du trajet afin de limiter les risques. La prise en compte du droit de naufrage participe de la même logique et limite encore davantage l'anonymat des relations dans la Méditerranée ancienne.

III-2) Le droit de naufrage, le droit de saisie au mouillage

En termes juridiques, le droit de naufrage est sûrement la plus ancienne règle encadrant les relations entre les peuples. Selon la définition de J. Rougé :

> « Est épave, épave flottante ou dérivante suivant la terminologie moderne, tout navire en perdition qui, abandonné par son équipage, flotte au gré des eaux et des vents. Les problèmes posés par une semblable épave appartiennent à ce que l'on appelle le droit de prise et ne nous intéresse pas ici. Est également épave le navire jeté à la côte par la tempête, tout objet, débris de navire ou reste de cargaison, rejeté par la mer, voire même en un certain sens tout naufragé recueilli sur le rivage. Le problème juridique posé par cette seconde conception de l'épave a donné lieu à trois solutions : l'épave appartient à celui qui la trouve ; elle revient à l'État qui a autorité sur la côte où a eu lieu l'échouage ; elle continue à appartenir à son propriétaire antérieur qui n'a qu'à faire valoir ses droits pour la récupérer. Ce sont les deux premières de ces solutions qui constituent à proprement parler ce que l'on appelle le droit de naufrage[133]. »

Par extension, J. Rougé considère comme épave tout navire ayant été poussé par la fortune sur une côte où il n'était pas attendu et qui est située hors des limites du port. L'état d'avarie du bâtiment n'entre pas en ligne de compte dans cette définition, c'est pourquoi un navire en parfait état de navigation peut avoir été pillé en toute légalité. Toutefois cette conception du droit de naufrage s'écarte sensiblement de la définition originelle du terme. Selon le Trésor de la Langue Française, dans le domaine maritime, est considéré comme épave : des débris de navire, de cargaison, objet quelconque abandonné à la mer, coulé au fond, flottant ou rejeté sur le rivage (souvent à la suite d'un naufrage). Il est donc impropre de parler de droit de naufrage lorsqu'un navire accoste sur une côte pour y faire relâche et prélever de l'eau, des vivres. Nous préférerons le terme de « droit de saisie au mouillage » :

- La neutralité de ce terme ne donne aucune indication quant au degré d'avarie du navire
- Il ne présume pas non plus du niveau de développement des structures portuaires

[133] J. Rougé, « Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome » ; R. Chevalier (ed.), *Mélanges d'archéologie et d'histoire offerts à A. Pigani*ol, tome 3, Paris, 1966, p. 1467-1479

C'est dans un récit légendaire égyptien qu'est racontée une des premières applications du droit de saisie au mouillage : le voyage d'Ounamon[134]. Bien que les historiens soient relativement prudents dans la datation du manuscrit, il se situe dans l'an 5, cinquième année de la renaissance de Ramsès XI, soit au deuxième millénaire avant notre ère. On estime que ce texte a été rédigé à partir de traditions orales, sa datation reste donc toute relative. Le débat historique s'interroge sur la réalité des faits contés dans ce récit : est-ce une fable ou la chronique d'un voyageur[135] ? Même s'il faut rester prudent quant à son interprétation, ce récit ne correspond pas réellement aux canons d'un récit légendaire. Pour plusieurs historiens, ce document tient plus vraisemblablement d'une chronique de voyage. Ce débat, bien que passionnant, n'est pas au cœur de nos considérations, que le texte soit fictif ou non il nous offre un point de vue très intéressant sur la piraterie.

Ounamon doyen du portique d'Amon est chargé par le grand prêtre Hérihor de se rendre à Byblos, afin d'aller chercher le bois nécessaire à la reconstruction de la grande barque Ouserhat, qui sert à transporter la statue d'Amon sur le Nil lors de la fête d'Opet. Le pouvoir étant centralisé dans l'ancienne Egypte, il était impossible de voyager sur mer sans lettres de créance fournies par les responsables de la Basse Egypte. Ounamon se rend donc à Tanis pour recevoir ces lettres et se faire affréter un navire pour l'aider dans son périple. Lors d'une première pause au port de Dor, Ounamon se fait voler la moitié des richesses qu'il transportait par un de ses membres d'équipage. Une fois arrivé à Byblos, il ne peut présenter ni lettre de créance, ni cadeaux diplomatiques et doit donc attendre au port que son identité soit confirmée. Après un an de patience, il revient avec sa marchandise en direction de l'Egypte mais subit une tempête qui l'oblige à accoster en catastrophe sur les rivages de l'île de Chypre où il manque de se faire tuer par les habitants, venus piller son navire. Il reçoit ensuite la protection de la reine de Chypre mais la fin du manuscrit est perdue. Ce récit évoque deux formes de pillage: la première est celle du vol d'une partie de la marchandise du navire par un des membres d'équipage. Cette scission aura pour conséquence de laisser Ounamon sans identité pendant près d'un an. Le voleur a donc eu tout le temps nécessaire pour accoster dans un autre port phénicien et revendre la cargaison volée en tant que messager de la Basse-Egypte. La seconde correspond au détroussement du navire par les habitants de Chypre. Cette pratique, plus légale, correspond au droit de saisie au mouillage. Néanmoins, dans le cas présent, la justice n'a pas convoqué pour encadrer l'application de ce droit. Le peuple, par sa propre initiative, a décidé d'organiser le pillage sans pour autant en informer le pouvoir en place. Le navire, sa cargaison, son équipage sont saisis afin d'être ensuite revendus en toute légalité sur une place de marché. L'intervention de la reine permet la libération d'Ounamon et la poursuite de son voyage. Le droit de saisie au mouillage relève donc de la coutume ancestrale mais le pouvoir politique des cités ou royaume peut infléchir le pillage.

---

[134] R. De Spens, «Droit international et commerce au début de la XXIe dynastie. Analyse juridique du rapport d'Ounamon», N. Grimal et B. Menu (eds.), *Le commerce en Egypte ancienne*, acte du colloque AIDEA, IFAO, le caire, 1996, institut français d'archéologie orientale, 1998, p. 105-126.

[135] G. Bunnens, *L'expansion en Méditerranée : essai d'interprétation fondé sur une étude des traditions littéraires*, études de philologie, d'archéologie et d'histoire anciennes publiées par l'Institut historique belge de Rome, Rome-Bruxelles, 1979, p. 8-16.

S'il n'existait pas réellement de droit maritime dans l'Antiquité, chaque micro-région agit en Méditerranée selon ses coutumes. Par manque de sources, on dispose de peu de renseignements concernant les prises maritimes de navires dont les propriétaires sont inconnus. Le Talmud, qui nous permet souvent de remonter à des pratiques orales très anciennes, en parle : « sous le rapport des trouvailles il a été enseigné : l'objet sauvé des griffes d'un lion, ou d'une bande armée ou d'une tempête en mer, ou de l'inondation d'un fleuve, ou perdu sur une grande voie publique ou sur une grande place vous appartient[136] », « si un individu retire d'un fleuve quelque objet qui y est tombé, ou s'il le sauve des mains d'un brigand, il peut le garder au cas où le propriétaire y a renoncé. On a enseigné : ce qu'un individu sauve du pillage, d'une horde de brigands ou de l'incendie, ou du reflux de la mer, ou du débordement d'une rivière lui appartient[137]. » Ces deux documents correspondent à la définition du droit des naufrages développée par J. Rougé. Ces vieilles traditions de navigation permettent d'expliquer la création de comptoirs d'escales par les grandes cités commerçantes. Ces points de relâche sécurisés permettaient des escales régulières dans les zones où le droit des naufrages était systématique. Une nouvelle fois, nous pouvons constater que les Massaliotes n'agissaient pas différemment de l'ensemble de la Grèce continentale, contrairement à ce qui avait été supposé par B. Bravo[138].

Il y a des correspondances très étroites entre droit de saisie au mouillage, de représailles et piraterie. L'application de restrictions pour limiter le mouillage d'un navire sur une côte est une pratique courante pour les populations de l'ensemble de la Méditerranée. Le naufragé et ses biens peuvent aussi être saisis au titre de *sylon*, comme remboursement d'une faute commise par une cité ou un concitoyen. La frontière est mince entre les différentes conceptions de pillage et dépend encore énormément du point de vue de l'observateur. Dans certains cas, le naufrageur apparaît aussi comme une forme de pirate :

> « Le plus souvent nomades, ces insulaires vivent de leurs troupeaux. Ils possèdent des mines d'étain et de plomb dont ils échangent les produits, ainsi que les peaux de leurs bêtes, auprès des marchands contre des poteries, du sel et des objets de bronze. Auparavant, seuls les Phéniciens envoyaient pour ce trafic des navires, qui, partis de Gadéira, gardaient leur route absolument secrète. Et comme, un jour, des équipages romains avaient suivi l'un de leurs capitaines pour connaître à leur tour l'emplacement de ces factoreries, celui-ci, jaloux d'en conserver le secret, dérouta volontairement son bâtiment et l'échoua sur un bas-fond pour y attirer après lui ses poursuivants et les vouer à la même perte. Il parvint cependant à se tirer lui-même sain et sauf du naufrage et le prix de sa cargaison lui fut remboursé aux frais du trésor public[139.] »

Cet extrait fait intervenir une notion qui n'a pas été évoquée jusqu'à présent, celle d'un auto-naufrage. Une personne ou un groupe de personnes qui volontairement provoque le naufrage d'un navire pour en retirer du profit. Dans le cas présent, il ne s'agit pas véritablement de faire du butin mais surtout de protéger l'emplacement d'une île afin de la protéger d'invasions extérieures. La précision située à la fin du document pour le remboursement de la cargaison

---

136 *Talmud de Jérusalem, Schequalim*, VII, 2 (traduction Schwab, t. V, p. 314).
137 *Talmud de Jérusalem Baba Qama*, X, 2 (traduction Schwab, t. X, p. 79).
138 Hérodote, *Histoire*, I, 166 (texte intégral disponible en annexe).
139 Strabon, *Géographie*, traduit du grec par F. Lasserre, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1966, III, V, 11. (texte intégral disponible en annexe)

perdue est loin d'être anecdotique. Le naufrage était sûrement le risque le plus important auquel s'exposait le voyageur dans la Méditerranée ancienne, il apparaît de manière récurrente dans les récits de voyage[140]. Qui plus est, le risque de croiser des naufrageurs organisés pour piller les marchandises n'est pas rare, comme le souligne J. Vélissaropoulos.

> « Les méthodes employées par le légendaire Nauplios, pirate et naufrageur qui, après avoir provoqué le naufrage de plusieurs navires, périt de la même mort que ses victimes, ne diffèrent guère des méthodes pratiquées à l'époque contemporaine par les naufrageurs de Cornouaille : des feux allumés sur les côtes rocheuses font croire au capitaine qu'il s'agit d'un port ; le navire heurte les rochers et s'échoue sur le rivage, après quoi les naufrageurs se livrent au pillage.
>
> Les habitants de Salmydessos, appelée la « marâtre des navires », sont la bête noire des navigateurs. Aux dires de Xénophon, les Thraces, habitant au débouché occidental du Bosphore, « ont posé des stèles qui leurs servent de bornes, et chaque tribu pille les épaves qui s'échouent dans sa zone ; avant qu'on eût fixé ces limites, expliquaient-ils, beaucoup de leurs camarades se tuaient les uns les autres au cours de leurs pillages ».[141] »

L'ensemble de ces exemples prouve la diversité des situations disséminées à travers la Méditerranée. Le naufrage est donc un risque très important qui est lui aussi compté dans le calcul des traites pour un prêt à la grosse aventure :

> « En cas de naufrage du navire sur lequel la cargaison sera transportée, si on réussit à sauver des marchandises qui sont affectées au prêt, la partie sauve appartiendra aux créanciers par indivis[142]. »

De la même manière que pour le droit de représailles, une série de réglementations encadre le risque du droit des naufrages. L'ajout d'une clause spécifique aux naufrages dans les textes de loi est une preuve supplémentaire illustrant son importance dans les relations en Méditerranée.

Le texte de Xénophon cité par J. Vélissaropoulos donne l'exemple d'une première forme de réglementation du droit d'épave. Les peuples de Thrace avaient conjointement décidé de se répartir équitablement le territoire pour organiser le pillage. Ce type de disposition est courant dans l'Antiquité, elle permet de clarifier des situations conflictuelles dans le cadre d'un procès. C'est le cas par exemple d'une inscription publiée par H. Van Effenterre[143]. Les cités crétoises d'Olonte et Lato demandent l'arbitrage de la cité de Cnossos dans le cadre d'un litige. L'origine de la mésentente est provoquée par une contestation de territoire impliquant la propriété d'un navire échoué. Dans l'analyse du document H. Van Effenterre souligne que le navire échoué est vraisemblablement étranger. Il est décrit dans le document comme un navire important car possédant quatre rangs de rames, ce qui ne correspond nullement à la flotte crétoise constituée de petites embarcations légères. Parmi les

---

140 Dans la dernière partie des Actes des Apôtres, saint Paul fait le récit de son voyage à travers la Méditerranée. Le risque de naufrage est omniprésent tout au long de sa traversée. En particulier lors de l'entrée du port d'Éphèse où le navire est rejeté par le courant hors du port et risque de s'échouer sur les rivages attenants.

141 Vélissaropoulos J., Les nauclères grecs, recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé, Paris, Minard, 1980, p. 156-157.

142 Démosthène, *Contre Lacrite*, traduit du grec par L. Gernet, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1954, 13. (texte intégral disponible en annexe)

143 H. Van Effenterre, « Querelles crétoises », *REA*, 44, 1942, p. 31-51.

interprétations retenues par l'auteur, l'une d'elles implique une alliance entre les cités d'Olonte et de Lato pour organiser le naufrage du navire. Le droit de propriété sur l'épave en question pose donc problème car il concerne les deux cités. Cette interprétation est la plus plausible puisqu'elle correspond avec un autre traité passé entre les deux cités pour le partage des épaves[144].

Mais l'exemple le plus controversé, quant à la réglementation du droit de naufrage, est sûrement celui des traités passés selon Polybe entre Carthage et Rome.

> **Premier traité -(22). 4** Voici donc à peu près le traité : « Il y a amitié entre les Romains et les alliés des Romains, les Carthaginois et les alliés des Carthaginois aux conditions suivantes : **5** les Romains et leurs alliés ne navigueront pas au-delà du Beau-Promontoire, à moins d'y être forcés par la tempête ou des ennemis. **6** Si quelqu'un y est contraint pour une raison de force majeure, il ne lui sera permis d'acheter ou de vendre que ce qui est nécessaire pour radouber son navire ou faire des sacrifices. (**7** et il s'éloignera dans les cinq jours). **8** Ceux qui viendront pour du commerce ne pourront conclure une affaire sans l'intermédiaire d'un crieur ou d'un greffier. **9** Tout ce qui aura été fait en leur présence sera garanti au vendeur par la foi publique, que cela ait lieu en Afrique ou en Sardaigne. **10** Si quelqu'un des Romains aborde en Sicile, là où commandent les Carthaginois, tous les droits des Romains seront les mêmes. **11** Les Carthaginois ne feront aucun tort au peuple d'Ardée, d'Antium, de Laurente, de Circé, de Terracine, ni à aucun autre des peuples latins qui sont soumis à Rome. **12** Pour ceux qui ne lui sont pas soumis, qu'ils s'écartent de leurs villes et, s'ils s'en emparent, qu'ils les rendent intactes aux Romains. 13 Ils ne bâtiront pas de fortin dans le Latium ; et, s'ils viennent en ennemis dans le pays, ils n'y passeront pas la nuit. » (…)
>
> **Deuxième traité -(24) 1** Après ce traité, les Carthaginois en font un autre dans lequel ils font inclure les habitants de Tyr et Utique ; **2** au Beau-Promontoire s'ajoutent Mastia et Tarseion, au-delà desquelles ils interdisent aux Romains de faire du butin (λῄζεσθαι) ou de fonder une ville. Voici à peu près le terme de ce traité : « Il y a amitié entre les Romains et les alliés des Romains et les Carthaginois, les habitants de Tyr et Utique et leurs alliés aux conditions suivantes : **4** les Romains ne feront pas de butin ni de trafic, et ne fonderont pas de ville au-delà du Beau-Promontoire, de Mastia et de Tarseion. **5** Si les Carthaginois prennent dans le Latium une ville qui ne soit pas sujette des Romains, qu'ils gardent les biens et les hommes et qu'ils rendent la ville. **6** Si des Carthaginois prennent des citoyens d'un peuple qui ait un traité de paix écrit avec les Romains mais qui ne leur soit pas soumis, ils ne les débarqueront pas dans les ports romains ; mais si l'un d'eux débarque et qu'un Romain mette la main sur lui, il sera libre. **7** Mêmes choses pour les Romains. **8** Si un Romain prend de l'eau ou des vivres dans une région soumise aux Carthaginois, avec ces vivres il ne fera tort à aucun peuple avec qui Carthage vit en paix ou en amitié. **9** Et le Carthaginois fera de même. **10** Dans le cas contraire, on n'exercera aucune vengeance particulière ; si quelqu'un le fait, ce sera un crime de droit commun. **11** Que nul Romain ne fasse de trafic ni ne fonde de ville en Sardaigne et en Afrique ; < qu'il n'aborde > que pour y prendre des vivres ou radouber son navire ; si une tempête le fait aborder, qu'il parte dans les cinq jours. **12** À Carthage et dans la Sicile soumise à Carthage qu'il fasse et achète tout ce qui est permis à un citoyen. **13** Les Carthaginois feront de même à Rome[145]. »

L'historiographie autour de cet extrait est importante, et a donné lieu à de nombreux débats. L'ensemble de ces controverses est résumé dans l'article de P. Moret [146] reprenant le dossier problématique de la localisation du Beau-

---

144 H. Van Effenterre, *ibid*, p. 32.

145 Polybe, Histoire, traduit du grec par J. de Foucault, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1971, III, V, 2. (Texte intégral disponible en annexes)

146 P. Moret, « Mastia Tarsêion et le problème géographique du second traité entre Carthage et Rome », chapitre 3, mémoire d'HDR, Université Toulouse 2 – Le Mirail, p. 169-204.

Promontoire de Mastia et Tarseion. Nous devons donc les analyser avec prudence en rappelant, chaque fois que nécessaire, l'ensemble des débats relevant du passage analysé.

Polybe cherchait, les causes des guerres puniques, parmi lesquelles figurait le non respect de traités conclus entre les deux cités. Il reproduit donc trois traités encadrant les relations maritimes entre Carthage et Rome. Cet extrait est celui du second traité. La validité des traités cités par Polybe a été remise en cause dans l'historiographie[147] car il s'agit de la seule source que nous ayons conservée. Qui plus est, la localisation des bornes entre Mastia et Tarseion pose problème. Dans son article, P. Moret[148] fait la synthèse tout en dépassant les jugements portés sur ce texte de Polybe. P. Moret rappelle très justement que la façon de citer les trois traités est elle aussi une construction de Polybe. Ainsi, il n'y a pas lieu de douter de la valeur intrinsèque du texte qui doit être analysé comme un document historique. Toutefois, la controverse de la localisation de Mastia et Tarseion a occulté une question très peu traitée dans l'historiographie moderne : quelle est la nature des attaques entre Rome et Carthage ?

En effet, au début du passage Polybe nous apprend qu'il est interdit aux Romains de faire du butin au delà du beau promontoire. Le terme utilisé pour le butin est un dérivé du vocable λήζεσθαι signifiant la piraterie. P. Moret la traduit ainsi : « Les Romains ne pirateront, ni ne commerceront, ni ne fonderont de ville au-delà du Beau Cap et de {Mastia Tarsêion}[149] ». L'historiographie autour de notre question considère qu'il s'agit là d'un exemple de limitation de la piraterie[150]. Mais, est-ce vraiment de piraterie dont il est question dans ces traités ?

Les sources littéraires nous apprennent que Carthage adoptait une application stricte du droit des naufrages. Chez Virgile, Didon apprend à Énée qu'il est interdit à Carthage d'aborder en dehors des limites du port[151]. Selon la tradition relevée par Strabon, les navires puniques faisaient échouer sur les côtes tous bâtiments étrangers naviguant sur une côte qui leur appartenait[152]. La position de Carthage se situe donc dans cette zone d'ombre entre droit de naufrage et piraterie. Dans notre traduction nous privilégierons donc la traduction littérale, plus neutre, du terme *leistei* : faire du butin. Si dans la datation et la localisation les débats restent encore largement ouverts, les clauses de ces traités ne posent pas vraiment de problème et permettent de dresser quelques éléments de conclusion. Dans les termes, la première puissance de la Méditerranée occidentale, Carthage, règlemente par trois textes le passage sur ces côtes. A cette époque, Rome est dans une position de challenger, elle est certes une puissance émergeante mais elle n'a pas l'envergure ni la puissance de la cité punique. Dans les termes des deux premiers traités nous relevons donc naturellement un contraste entre les deux cités. Le traité impose aux Romains une limite de navigation au delà du Beau

147 Sur cette question lire avec profit le résumé rédigé par P. Moret, *ibid*, p. 172-178.
148 P. Moret, *ibid*, p. 178-179.
149 P. Moret, *ibid*, p. 172.
150 Sur cette question lire H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1927. Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge, 1999.
151 Virgile, *Énéide*, I, 560-567.
152 Strabon, III, V, 11 et XIV, 802.

Promontoire. Mais, si à cause d'une guerre, d'une tempête ou des affres de la fortune, un navire romain est poussé sur les côtes carthaginoises, il peut y obtenir l'assistance nécessaire pour repartir. Il devra néanmoins avoir quitté la côte dans les 5 jours ou il tombera sous le joug du droit des naufrages et le navire ne sera plus protégé.

Deux questions sont posées à propos des clauses du traité par l'historiographie. L'historien J. H. Thiel affirme qu'il s'agit là d'une limitation du commerce romain imposée par la cité punique[153]. Au contraire, J. Rougé suppose que ces traités sont une faveur faite à Rome par Carthage leur permettant d'accoster en toute sécurité sur leurs côtes[154]. Nous adopterons une position médiane à propos des deux théories évoquées précédemment. Il n'y a pas dans ces traités de distinction entre piraterie et naufrageur ou droit des naufrages. Cette nuance est purement moderne et ne correspond pas réellement aux termes antiques. Il s'agit dans chacun de ces trois traités d'apporter une limitation ou un encadrement à une insécurité maritime ayant cours en Méditerranée occidentale. Les relations entre Rome et Carthage sont anciennes et régulières. Qui plus est, elles ne diffèrent pas véritablement de celles que nous avons pu observer entre cités orientales. Chaque communauté, cité possède des habitudes, coutumes dans son rapport à l'autre. L'application rigoureuse du droit de naufrage par la cité punique était une coutume ancienne. Ces traités rappellent donc un état de fait qui évolue en fonction des époques. Bien qu'il n'y ait pas de rapport de soumission entre Carthage et Rome nous pouvons tout de même remarquer que, dans les termes, les traités favorisent le Punique. Autrement dit la limitation reste en accord avec les coutumes ancestrales[155] : le navire doit avoir quitté la côte carthaginoise dans un délai de 5 jours sans quoi il pourra faire l'objet d'une saisie. Ce type de traité est conclu entre partenaires commerciaux, à ce titre, il n'y a pas d'exception ici. En effet, Rome n'est pas la seule cité avec laquelle Carthage a signé des traités similaires. Nous savons, en effet, grâce à Aristote qu'un accord équivalent avait été passé avec les Étrusques :

> « Mais l'association politique a pour objet non pas seulement l'existence matérielle des associés, mais leur bonheur et leur vertu ; autrement, elle pourrait s'établir entre des esclaves ou des êtres différents des hommes, qui ne la forment point cependant, étant incapables de bonheur et de libre arbitre. L'association politique n'a point non plus pour objet unique l'alliance offensive et défensive entre les individus, ni leurs relations mutuelles, ni les services qu'ils peuvent se rendre; car alors les Étrusques et les Carthaginois et tous les peuples liés par des traités de commerce, devraient être considérés comme citoyens d'un seul et même État, grâce à leurs conventions sur les importations, sur la sûreté individuelle, sur les cas de guerre commune ; ayant, du reste, chacun des magistrats séparés sans un seul magistrat commun pour toutes ces relations, parfaitement indifférents à la moralité de leurs alliés respectifs, quelque injustes et quelque pervers que puissent être ceux qui sont compris dans ces traités, et attentifs seulement à se garantir de tout dommage réciproque[156]. »

---

153 J. H. Thiel, *A history of Roman sea power before the second Punic war*, Amsterdam, 1954, p. 5-12.

154 J. Rougé, *op. cit*., 1966, p. 1470-1472.

155 Sur cette question lire avec profit un extrait d'Hérodote I, 165-167 (voir texte intégral en annexe). Le récit de la fondation de Massalia nous éclaire sur les relations compliquées qu'entretiennent les colons avec les cités voisines.

156 Aristote, *Politique*, III, 1279-1280.

Ces aspects les moins étudiés des traités ont fait l'objet d'une publication plus récente par A. Bresson[157]. Il signale que les traités interdisent la navigation pour tous types de navires pas simplement les navires longs, régulièrement utilisés pour la guerre.

> « Il s'agit ici d'un interdit général pesant sur les navires romains, navires de guerre ou navires de commerce, pour les premiers pour des raisons évidentes de sécurité, pour les seconds parce qu'il s'agissait pour les Carthaginois de se réserver le monopole d'accès à des régions qui leur procuraient de gros bénéfices[158]. »

A vrai dire, cette interprétation est trop restrictive : dans le premier traité, l'interdiction de navigation est limitée aux navires de guerre pour des raisons de protection évidente. L'extension de cet interdit par un second traité laisse supposer son insuffisance. Comme agent d'échange en Méditerranée, l'acte de faire du butin (dont la piraterie) est ici clairement relié à l'activité commerciale. Il convient donc d'aller plus loin encore dans l'interprétation : les Carthaginois gardent le monopole commercial de ces régions pour commercer et y faire du butin.

La limitation de l'insécurité maritime est courante entre deux partenaires économiques afin d'accroître leurs relations commerciales. Les trois traités retranscrits par Polybe sont analogues aux nombreux accords d'*Asylie* conclus entre cités grecques. Leur but était de limiter le risque encouru en mer et ainsi construire des routes d'échange dans la durée. Ces règlementations limitent d'autant plus la part d'opportunisme souvent invoquée pour parler de piraterie.

Plus on avance dans notre étude de la piraterie, plus on se rend compte à quel point nous sommes contraints par notre propre vocabulaire. Dans nos sociétés la piraterie est forcément une activité illégale et répréhensible, ce qui ne recoupe aucune réalité ancienne en l'absence d'un droit maritime international. Cette structuration de l'échange international ne relève pas d'un primitivisme de l'économie antique. Bien au contraire, comme nous venons de le constater, le raid est une activité extrêmement règlementée par l'administration portuaire et l'organisation des échanges entre cités. Le pirate en tant qu'agent d'échange doit en effet, respecter les traités d'*Asylie*, décrets, et accords tacites passés entre cités. Il obtient alors des facilités (règlementaire, fiscales) pour vendre sa marchandise dans un port allié de sa communauté d'origine. Nous pouvons formuler l'hypothèse de l'existence de relations d'interdépendance entre cités et, a contrario, d'antinomie. Il n'y a qu'un pas supplémentaire pour faire le parallèle avec les corsaires[159] du XVIII^{ème} siècle. Mais les relations entre les cités et les pirates ne sont pas encadrées par un contrat leur permettant d'exercer leur activité contre une cité. Les cités anciennes ne proposaient pas d'amnistie contre des « lettres de marque », elles n'organisaient pas le pillage. En effet, même en possession d'un traité d'*Asylie*, une cité n'était pas à l'abri de subir le raid d'un navire

[157] A. Bresson, « Les accords Romano-Carthaginois », Cl. Moatti (éd.), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne II, La mobilité négociée*, Collection de l'Ecole française de Rome, 341, 2004, p. 649-676.

[158] *Ibid*, p. 662.

[159] Le corsaire est un membre d'équipage ou un navire autorisé par une lettre de marque à attaquer tous les navires avec un pavillon ennemi de l'État, en particulier les navires marchands. Ce qui laissait à la flotte de guerre le soin de s'occuper des navires militaires. Il est donc très différent du pirate traditionnel dans la mesure où il exerce son activité uniquement en temps de guerre.

prétendument allié. A contrario, même en temps de guerre, les cités continuaient à commercer entre elles. Il y a néanmoins des réseaux d'alliances qui se créent entre cités fonctionnant sur la base de relations complexes de cordialité-rivalité. La notion de corsaire est donc particulièrement dangereuse puisqu'elle se base sur des réalités totalement incompatibles avec nos sociétés anciennes.

IV) Réglementer la piraterie

La violence est omniprésente dans le monde maritime méditerranéen pendant l'Antiquité. Compte tenu du coût important que représentait la préparation d'un voyage, il était important de limiter les risques. La partie qui va suivre fait la synthèse des études réalisées sur les différents types de limitation de l'insécurité maritime. Compte tenu du nombre très important de sources, en particulier épigraphiques, il était impossible d'être exhaustif. Nous avons donc choisi d'étudier une sélection de textes jugés les plus révélateurs pour notre objet d'étude.

Il existe différents types d'asylie dans l'Antiquité:

- Des communautés humaines qui s'associaient en tant que partenaires commerciaux.
- Une garantie de protection pour les sanctuaires
- Enfin, les asylies personnelles accordées à un particulier pour le remercier de services financiers, militaires rendus à la cité

Ces traités sont, pour la plupart, très semblables, ils donnent un cadre juridique aux relations maritimes entre cités. Il s'agit de combler le vide laissé par le manque de droit du commerce international. Limiter la violence tout en offrant des garanties de protection, permettre à un particulier d'intenter un procès.

Parmi les stratégies de limitation de la violence il est important de citer les polices des mers ou *prostates*. Les grandes cités maritimes telles que Athènes ou Rhodes proposaient protection aux plus modestes en contrepartie du versement d'un tribut. Toutes ces instances de contrôle visent à limiter au maximum la part d'incertitude et de danger rencontrée lors d'un voyage en mer.

IV-1) Les traités d'asylie

Une *asylie* est une protection accordé à un particulier ou une communauté contre toutes les formes de violence étudiées précédemment : droit de naufrage, droit de représailles, piraterie… Dans la cité, la question du droit des étrangers est un choix politique et économique d'ouverture. Accordée à titre personnel, l'asylie récompense l'étranger parfois pour un fait d'armes, une dépense pour le bien commun… Elle suppose aussi que l'étranger bénéficiant de cette protection puisse faire appel à un tribunal en cas de manquement. Régulièrement l'asylie personnelle est accordée dans le cadre des limites de la cité. En effet, une fois en dehors il est difficile aux autorités de contrôler la valeur des témoignages[160]. Ces traités permettent néanmoins d'accorder une protection supplémentaire aux marchands réguliers de la cité.

Deux communautés peuvent s'accorder mutuellement l'asylie qui concerne alors l'ensemble des citoyens des cités respectives. Ces traités interdisent la saisie de biens et de personnes exercée dans le cadre du droit de représailles. Le traité le plus connu et sûrement le plus commenté est celui de la convention entre les deux petites cités voisines d'Oianthéia et Chaléion. Nous utiliserons la traduction rigoureuse de Ph Gauthier dans son travail de thèse :

> « (Décision de) ne pas saisir l'étranger, ni l'Oianthéien sur le territoire de Chaléion (= l'Oianthéien ne sera pas saisi par un Chaléien), ni le Chaléien sur le territoire d'Oianthéia (= le Chaléien ne sera pas saisi par un Oianthéien), ni la personne ni les biens, même si (quelqu'un) détient un droit de prise. Il est permis de saisir impunément celui qui est en train d'accomplir la saisie. En revanche, si les biens de l'étranger ont été saisis sur mer (*θαλάσσας*), ils ne seront pas ensuite soumis à la saisie (= aux dépens du détenteur), sauf si la saisie a eu lieu dans le port de la cité. En cas de saisie injustifiée, l'amende est de quatre drachmes. Celui qui a gardé l'objet saisi pendant plus de dix jours sera débiteur d'une fois et demie la valeur de ce qu'il a saisi. Si quelqu'un réside plus d'un mois soit un Chaléien à Oianthéia, soit un Oianthéien à Chaléion, il se soumettra aux procédures en vigueur dans la cité où il réside[161] ».

Ce document doit être analysé avec beaucoup de prudence compte tenu des nombreuses controverses le concernant. Les commentaires ont surtout critiqué les imprécisions de la traduction, en particulier des deux premières lignes[162].

Ce document est une convention passée entre les cités d'Oianthéia et Chaléion portant sur les droits et devoirs de leurs ressortissants. Les premières lignes ont pour but d'interdire le droit de représailles entre les deux cités. Afin de dissuader toute personne de contrevenir à la règle, le traité prévoit des mesures coercitives (amendes). La dernière ligne du traité apporte un élément de temporalité limitant son utilisation. Ainsi, si un citoyen réside dans une des deux cités pendant un mois il doit se plier à ses lois.

Le commentaire réalisé par Ph. Gauthier à propos de l'impossibilité de condamner une saisie effectuée hors du port apporte une distinction entre *sylan* et piraterie.

---

160 Par exemple voir les inscriptions de Cnossos : *Syll.*3 721 et Delphes : *Syll*.3 267 B.

161 *IG IX*, 1, 133, inscription traduite du grec par Ph. Gauthier dans : *Symbola, les étrangers et la justice dans les cités grecques*, Nancy, 1972,, p. 224.

162 Pour un état des lieux très complet de l'ensemble des controverses lire avec profit Ph. Gauthier, *ibid*, p. 222-224.

> « En somme, les garanties offertes aux ressortissants des deux cités me semblent être du même ordre que celles qui sont octroyées dans les décrets d'asylie personnelle. Par exemple, on s'en souvient, la sécurité était garantie au bénéficiaire *ἀνιόντι καὶ ἀπιόντι*, c'est-à-dire qu'on ne pouvait le saisir ni sur le territoire de la cité ni dans le port. La convention entre Oianthéia et Chaléion ne prévoit pas autre chose. Pourquoi ne pas garantir l'asylie sur mer ? Je n'aperçois que deux raisons, peut-être complémentaires. Tout d'abord, les autorités de la cité ne peuvent juger de la légitimité ou de l'illégitimité d'une saisie que si celle-ci a eu lieu dans la cité : il faut que les adversaires, les biens contestés, les témoins soient présents. D'autre part, les saisies accomplies en mer relèvent de la piraterie plutôt que du droit de représailles. De fait, étant donné la proximité des deux cités et les rapports de voisinage qui s'ensuivaient, l'Oianthéien qui (dans le régime antérieur à la convention) détenait un droit de prise contre un Chaléien n'avait jamais longtemps à attendre avant de pouvoir saisir *chez lui*, en présence et avec l'aide de ses parents ou de ses amis, la personne ou les biens d'un Chaléien. C'est à celui-là qu'on demande maintenant de renoncer aux saisies et de remettre l'affaire aux magistrats compétents. Mais celui qui saisit en mer, loin de la cité, sans témoins, n'est qu'un pirate, auquel les magistrats ordinaires de la cité (sinon les stratèges…) seraient incapables de faire rendre gorge[163]. »

Le navire, une fois en mer, n'est pas protégé dans les traités d'Asylie contre les saisies irrégulières. La mer est un espace de non-droit où toute forme de contrôle semble impossible. En effet, il est improbable d'imaginer qu'une cité antique ait matériellement le pouvoir de protéger des attaques maritimes. A l'image du traité entre Oienthéia et Chaleion, les cités distinguent la zone géographique des attaques. Pour Ph. Gauthier, les attaques en mer relèvent de la piraterie alors que celles perpétrées sur terre sont des représailles. Les premières sont impossibles à vérifier juridiquement à cause de l'absence de preuve tandis que les secondes laissent des traces identifiables lors d'un procès. La distinction entre les saisies terrestre et maritime est matérielle : elle dépend uniquement de la zone d'origine de l'attaque

Mais faut-il vraiment comprendre dans le terme *θαλάσσας* une indication purement géographique ? Il nous semble qu'ici la conception maritime doit être comprise dans un sens très large. En effet, le document est très précis : il ne peut y avoir jugement que si la prise est effectuée sur le territoire desdites cités. Nous avons déjà pu constater précédemment que le port et la cité appartenaient à un espace clos fermé par des bornes. Hors des bornes de la cité les magistrats n'ont pas vraiment le pouvoir d'organiser un jugement. Il nous semble donc évident qu'il faille donner à *θαλάσσας* un sens plus large : hors des limites du port. Cette convention n'a pas pour but de mettre un terme définitif aux *sylan* mais plutôt de donner un cadre juridique à un état de « non-droit ».

Le reste du document apporte quelques éléments de réponse supplémentaires, il comprend les clauses judiciaires détaillant par exemple la composition du tribunal. Mais il a été établi par les historiens que cette partie du traité avait été rédigée par une autre personne à postériori[164]. Il semblerait donc que l'ajout des procédures judiciaires vise à combler une lacune, incertitude dans le texte original. Contrairement à d'autres traités d'asylie, il n'y a pas ici la création d'un droit nouveau pour les étrangers de passage dans la cité. Mais plutôt la limitation judiciaire d'un état de fait problématique pour leurs relations commerciales.

---

[163] Ph. Gauthier, *ibid*, p. 225.

[164] L. Lerat, *Les Locriens de l'Ouest*, tome I, 1952, p. 198.

L'asylie était donc complète lorsqu'elle protégeait les cités des saisies sur terre comme sur mer. C'est notamment le cas des nombreuses conventions passées entre les Étoliens et leurs alliés entre les III^{ème} et II^{ème} siècle avant notre ère. Ph. Gauthier voit dans la multiplication de ces décrets un moyen de supprimer la piraterie :

> « En effet, admettons que les décrets étoliens eussent pour objet de mettre fin à des activités de piraterie ; il n'en resterait pas moins que, dans la terminologie des décrets, les saisies étaient motivées par une accusation (ἔγκλημα). Par conséquent, on admettra en principe que précédemment, même lorsqu'il estimait être dans son droit (σῦλον ἔων κατά τινος), l' « Étolien » ne pouvait avoir recours vis-à-vis de ces étrangers qu'aux saisies par représailles. Or l'interdiction de toute espèce de saisie (ἄγειν) implique à la fois l'interdiction de la piraterie et l'interdiction du droit de représailles. Tandis que dans les conventions d'asylie l'interdiction de *sylan* s'appliquait d'abord au droit de représailles et seulement *a fortiori* à la piraterie, dans les décrets étoliens on part sans doute de l'interdiction de la piraterie, mais on arrive nécessairement à interdire aussi le droit de représailles[165]. »

La distinction proposée par Ph. Gauthier entre piraterie et droit de représailles pose problème. Nous avons pu constater précédemment qu'elle n'était pas aussi clairement établie. Des actes de piraterie pouvaient être en effet déguisés en opération de représailles afin de justifier l'origine d'une cargaison lors de son débarquement au port. Cette distinction tient plus de la construction que de la réalité : l'important pour les communautés n'était pas qu'il s'agisse de représailles ou de piraterie mais d'obtenir dédommagement pour les prises illégitimes.

Par exemple, le décret passé avec la cité de Tricca en Thessalie orientale

> « Ἀγα(θ)ῆι τύχηι. Αἰτωλῶν τὸ κοι-
> νὸν Τρικκαίων τῆι πόλει ἔ<δ>ω-
> καν πολιτείαν, ἀτέλειαν, ἀσυ-
> λίαν, ἀσφάλειαν καὶ αὐτοῖς
> καὶ χρήμασιν καὶ κατὰ γῆν καὶ
> κατὰ θάλατταν καὶ πολέμου
> καί εἰρήνης · ἔδωκαν δὲ καὶ Τρικ-
> καῖοι Αἰτωλοῖς κατὰ ταὐτά166. »

Les deux cités de ce traité sont visiblement placées sur un pied d'égalité. Dans la forme, la réciprocité est invoquée, chaque cité accordant à son allié les mêmes formes de protection. Dans les faits, il y a une disproportion évidente entre les deux communautés : vers 200 av. J.-C. l'Étolie était maîtresse de la Grèce centrale et très présente en Égée. Contrairement à la cité de Tricca dont l'expansion territoriale se limitait aux rivages de la Thessalie. Il était donc important que ce traité puisse protéger contre tout type de saisie aussi bien sur «terre que sur mer ». En termes juridiques il n'y a pas dans les exemples présentés de distinction entre les différentes formes de violence maritime. En effet, le vocabulaire grec ne fait pas de différence entre piraterie et droit de représailles. Une nouvelle fois il faut être prudent et éviter les constructions modernes qui ne reflètent pas véritablement les structures antiques.

L'Étolie est originale à plus d'un titre : il ne s'agit pas d'une cité mais d'un regroupement de plusieurs : un *koinon*. Les traités passés avec la ligue sont donc valables sur une large portion de territoire. Qui plus est les saisies étoliennes

---

165 Ph. Gauthier, *op. cit.*, 1972, p.252-253.
166 *IG* IX 1^2, 136.

étaient particulièrement redoutées car elles avaient lieu aussi bien sur et hors des cités. Ces opérations portées hors des limites du *koinon* étolien étaient justifiées par son statut de *prostates* : protecteur des mers.

IV-2) Les *prostates*, la « police » des mers

La communauté Étolienne a joué un rôle important dans la protection du sanctuaire de Delphes. Plus précisément, ils organisent des opérations de représailles contre des cités, communautés ayant attaqué ou volé le dieu du sanctuaire. En effet, les cités jugées coupables d'impiété par les hiéromnémons de Delphes étaient sanctionnées par les navires Étoliens. Pendant une partie du III^{ème} siècle ces actions judiciaires n'étaient pas véritablement encadrées. Un décret étolien daté de 266 et gravé à la demande des hiéromnémons permet de préciser un peu ces actions punitives :

> « Ceux qui auraient été ou qui seront condamnés devant les hiéromnémons dans les procès « concernant l'extérieur » ne peuvent être soumis à la prise de corps dans leurs cités respectives, mais doivent subir la peine prononcée contre eux conformément à la loi amphictyonique, sauf s'il s'agit de voleurs de richesse sacrées, qui, eux, sont et seront soumis à la prise de corps en tous endroits ; quant à ceux qui auront été condamnés pour avoir lésé des particuliers, c'est à leurs cités respectives qu'il appartient d'exécuter la sentence[167]. »

Cette inscription permet de limiter les saisies faites par les Étoliens au nom du dieu de Delphes. Il est probable qu'auparavant tous types de jugements donnaient lieu à une action punitive sinon la rédaction de ce décret n'était pas nécessaire. Le sanctuaire était uniquement un prétexte pour justifier une violence illégitime. Les Étoliens n'ont donc aucun intérêt à supprimer toute forme d'insécurité maritime. Cette dernière permettait de renforcer l'influence de la cité sur le sanctuaire qui, de son côté, justifiait au nom des dieux des actes violents.

Au V^{ème}-IV^{ème} siècle, la sécurité des cités permettait le développement économique en réduisant les risques encourus pendant l'échange. Certaines communautés vendaient leurs services en tant que « protecteur des mers », leur verser un tribut était une garantie de protection supplémentaire. Après les guerres Médiques, Athènes prend la tête de la ligue de Délos et met en place un *phoros* (tribut) utilisé pour la protection des cités. A l'origine ce tribut est calculé en fonction des revenus de la cité et était relativement modique comparé aux frais d'entretien de la flotte Athénienne. Le payement du tribut assure aussi les cités alliées de la protection maritime Athénienne. Plutarque rapporte dans la *Vie de Cimon* l'affaire des marchands thessaliens qui avaient appelé la ligue de Délos à l'aide pour punir l'île de Skyros. Les habitants de cette petite île située sur la route commerciale entre le Pont et la Thrace pratiquaient abusivement les prises maritimes. Sous prétexte de faire respecter la sécurité maritime, Athènes conduit une expédition et y construit une colonie.

---

[167] *Syll.*^{3} 484, texte extrêmement lacunaire traduit du grec par Flacelière R. « Les Aitoliens à Delphes au IV*ème* siècle », *bulletin de correspondance hellénique*, 81, 1957, p.491-3.

> « 3 Ils colonisèrent aussi l'île de Scyros, dont Cimon s'empara pour le motif suivant. Des Dolopes habitaient cette île ; piètre cultivateurs, de toute antiquité ils s'étaient fait pirates et écumaient la mer. Finalement, ils n'épargnaient même plus les étrangers qui abordaient dans l'île pour faire du commerce avec eux : ils pillèrent et emprisonnèrent des marchands thessaliens qui étaient venus mouiller à Ctésion. 4 Ceux-ci, s'étant évadés de leur prison, firent condamner la ville par un jugement des Amphictyons. Le peuple de Scyros refusa de participer au dédommagement pour les biens volés et ordonna aux pillards qui les détenaient de les rendre. Les pirates, pris de peur, écrivirent à Cimon pour l'engager à venir avec ses vaisseaux s'emparer de la cité, qu'ils lui livraient. 5 Devenu ainsi maître de l'île, Cimon en expulsa les Dolopes et libéra de la piraterie la mer Égée.[168]. »

Comme nous avons pu le voir en première partie, le mot « pirate » tel qu'employé dans le discours de Plutarque correspond plutôt au registre de la représentation qu'à une réalité. La violence décrite dans cet extrait est semblable à celle pratiquée dans les autres cités de la Méditerranée : droit des naufrages et de représailles. Le pillage est organisé lors du mouillage des navires marchands à un point où ils n'étaient pas attendus. Plutarque rédige une biographie moraliste de la vie de Cimon, non pas un récit historique précis de la campagne militaire. Il convient donc d'être prudent dans son interprétation.

On peut supposer que des marchands thessaliens ont appelé Athènes à l'aide pour arbitrer un conflit avec l'île de Skyros. Selon Plutarque, ils se plaignaient de prises illégitimes ainsi que d'emprisonnement ou mise en esclavage. Le traité entre Athènes et la Thessalie garantit à ces derniers la protection de la flotte de la ligue de Délos. Cimon conduisit alors les opérations contre l'île de Skyros en représailles des prises effectuées contre la Thessalie. La description du même événement par Thucydide n'évoque nullement la présence de pirates :

> XCVIII. En premier lieu, les Athéniens assiégèrent Éion, sur le Strymon, qui était alors aux mains des Mèdes : sous les ordres de Cimon, fils de Miltiade, ils la prirent et la livrèrent à l'esclavage. 2 Puis l'île de Skyros, dans la mer Égée, alors habitée par les Dolopes, eut le même sort, et y formèrent eux-mêmes une colonie. 3 Ils firent la guerre contre Carystos, sans que le reste de l'Eubée y fût mêlé, et, avec le temps réglèrent la situation par un accord[169].

Nous pouvons donc remarquer un changement dans l'interprétation historique entre Thucydide et Plutarque. Le premier nous transmet un récit historique pratiquement contemporain des évènements. Tandis que Plutarque est un auteur bien plus tardif dont le projet n'est pas de rester fidèle aux éléments historiques. Le mot piraterie employé dans cet exemple relève donc du registre de la représentation. Les évènements racontés par Thucydide font état d'un conflit entre Athènes et les îles Skyros. Les habitants de l'île : les Dolopes forment une colonie similaire à bien d'autres en Méditerranée. La brouille rapportée dans cet extrait apparaît tout à fait classique, elle se solde par la rédaction d'un accord, traité. Dans ces deux extraits, en dehors du positionnement de la piraterie les évènements concordent dans les grandes lignes. Le glissement moraliste dans l'utilisation de la piraterie comme argument rhétorique est ici palpable. Comme nous avons pu le voir en première partie, il est important de confronter les sources entre elles afin de relever toutes formes de représentations.

---

[168] Plutarque, *Les Vies Parallèles*, *Cimon*, texte traduit du grec par R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1972, VIII, 3-5

[169] Thucydide, *Histoire*, texte traduit du grec par J. de Romilly, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1953, I, 98.2.

Les évènements longuement développés par Plutarque sont rédigés sous la forme d'une énumération d'une série de brèves conquêtes. Athènes apparaît dans le rôle du *prostates* et multiplie les déplacements de sa flotte afin de réguler l'ordre en Méditerranée. L'insécurité maritime leur est néanmoins doublement profitable :

- Le payement du *Phoros* (tribut) permit de financer en intégralité la flotte Athénienne. Il était devenu obligatoire pour assurer la protection de l'ensemble des partenaires de la ligue de Délos. La disparition de l'insécurité maritime en Méditerranée aurait rendu le *phoros* inutile. Ainsi, à aucun moment Athènes n'a veillé à la suppression de la violence en Méditerranée. Ils étaient intervenus à plusieurs reprises en représailles, ponctuellement, sans pour autant avoir commandé d'opération militaire de pacification d'envergure.
- Lorsqu'un allié récalcitrant refusait de payer le *phoros,* Athènes entrait dans une opération de représailles. Ces diverses campagnes étaient elles aussi source de profit pour la cité. Dans l'extrait ci-dessus par exemple, le siège d'Éion permit de livrer toute une cité à en esclave. On retrouve ici la prise d'êtres humains dans le cadre du droit de représailles.

Ainsi, il existe des relations étroites d'interdépendance entre le *prostates* et la piraterie. Ce qui est perçu pour Athènes comme une opération de représailles est interprété par les cités attaquées comme une prise illégitime. La question du point de vue est donc essentielle dans l'interprétation de la violence : le *prostates* peut aussi être considéré comme pirate. Athènes par exemple a été jugée par les Lacédémoniens pour prises illégitimes dans un extrait de Thucydide évoqué précédemment[170]. Sparte donne l'autorisation officielle à ses citoyens de piller les navires athéniens qui mouilleraient au large de ses côtes.

Afin d'être complet dans l'interprétation de ces deux extraits, il convient d'évoquer la création d'une colonie athénienne sur l'île de Skyros comme réponse à l'insécurité maritime. Cette solution est présentée comme centrale pour la pacification des échanges en Égée par Plutarque. Grâce à la création d'une colonie, Athènes s'implante sur un territoire nouveau. Elle devient alors un partenaire de l'échange pour les cités alentour. Cette transformation progressive des réseaux d'échange a nécessairement eu une incidence sur les relations entretenues entre les peuples. Malheureusement, faute de sources supplémentaires, il nous est difficile de quantifier l'impact d'une telle mesure.

Après la défaite d'Athènes et de la ligue de Délos au IV^{ème} siècle, nous pouvons observer un renouveau de la violence en Méditerranée. Pour l'ensemble de nos sources, le vide laissé par la chute d'un protecteur des mers entraîne nécessairement un retour à l'insécurité. La problématique est similaire après la mort d'Alexandre, d'Antigone, après la chute de l'empire Lagide, de l'île de Rhodes, jusqu'à ce que Rome vienne mettre un terme définitif à la violence grâce à une campagne militaire d'envergure conduite par Pompée. L'histoire de la Méditerranée semble donc constamment jalonnée par des périodes d'absence ou de résurgence de la violence. Ce schéma par trop simpliste, largement repris dans

[170] Thucydide, *Histoire*, V, CXV,1-3.

l'historiographie[171], a été récemment remis en cause par V. Gabrielsen[172]. Il y oppose 4 critiques principales :

Premièrement, Gabrielsen rappelle que les pirates étaient souvent engagés en tant que mercenaires dans les armées des cités. Diodore nous apprend, par exemple, que des « pirates » vinrent prêter main forte à Rhodes lors du siège de la cité en 305 av. J.-C. Tout particulièrement des « marchands et vendeurs » qui utilisaient le raid comme tactique de combat :

> « Ils envoyèrent même trois de leurs navires les plus rapides contre l'ennemi et les navires marchands qui lui apportaient des provisions. Ces navires surgissant à l'improviste coulèrent plusieurs vaisseaux appartenant aux négociants qui naviguaient dans le but de piller la côte pour leur propre profit ; ils traînèrent même quelques-uns de ces bateaux sur la plage afin de les brûler. Quant aux prisonniers, ceux qui pouvaient payer une rançon furent introduits dans la cité, car les Rhodiens avaient passé un traité avec Démétrios : chaque partie devrait payer à l'autre mille drachmes de rançon par homme libre et cinq cents par esclave[173]. »

> « Ce que pouvaient espérer pirates et « marchands », outre un riche butin si Rhodes tombait, apparaît dans le marché conclu entre Démétrios et les Rhodiens : les prisonniers en mesure de payer rançon seraient échangés, un homme libre étant libéré contre mille drachmes, un esclave contre cinq cents; cet accord contient une condition implicite, à savoir que ceux qui se révéleront incapables de verser ces sommes seront vendus comme esclaves. Ainsi très souvent, le pirate et le « gendarme des mers » ne s'opposaient pas, mais coopéraient[174]. »

L'interprétation de V. Gabrielsen est remarquable à plus d'un titre mais il est nécessaire à ce stade de revenir sur quelques précautions quant à l'utilisation du vocabulaire. La définition sous-jacente du mot « pirate » apparaît ici comme restrictive, l'auteur séparant de fait marchands et pirates. Le texte de Diodore révèle encore une fois le caractère polymorphe des sociétés anciennes. En effet, la participation de mercenaires à une opération militaire ne relève pas vraiment de la piraterie. Il en va de même pour la mise en esclavage d'une partie des vaincus, cette opération est très courante. Pourtant elle est ici stigmatisée grâce à l'apposition de caractéristiques moralistes à l'action. Il semble donc qu'il faille aller plus loin dans l'interprétation proposée par V. Gabrielsen. Les populations locales formaient souvent le contingent principal de mercenaires lors d'une opération militaire. En particulier lors des sièges, qui pouvaient durer plusieurs mois sinon plusieurs années. Les gens de mer engagés lors de ces campagnes correspondent au profil type du voyageur méditerranéen. Ils pratiquent évidemment le commerce mais ont aussi recours à la violence sous plusieurs conditions : prises illégitimes, droit des naufrages, droit de représailles… Il n'y a pas lieu de différencier guerre, commerce et piraterie dans l'extrait de Diodore.

---

171 H. A. Ormerod, *Piracy in Ancient World*, Liverpool, 1927, chapitre 4 et 6. Lire aussi avec profit M. Rostovtzeff, The Social and Economic History of the Hellenistic World, Tome I, 1941, p.195-204 et Tome II, p. 607-10.

172 V. Gabrielsen, «Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean», *REA*, 103, 2001, p. 219-240.

173 Diodore de Sicile, *Histoire universelle*, texte établi par R. M. Green et traduit par nos soins, The Loeb Classical Library, Londre New-York, 1954, 20, 82,2. Diodore multiplie les histoires du même type dans tout le livre 20, pour compléter ce passage voir aussi : 20, 84, 5-6 ; 87, 3-6 ; 93, 2-5 ; 97, 5.

174 V. Gabrielsen, « La piraterie et le commerce des esclaves », A. Erskine (ed.), *A companion to the Hellenistic World*, Blackwell, Oxford, 2003,, p : 502-503.

En effet, la technique de combat du raid maritime était utilisée afin d'affaiblir l'ennemi et briser ses défenses.

Dans un second temps, V. Gabrielsen renvoie à l'utilisation politique faite de la piraterie pour justifier une prise de pouvoir illégitime. L'opportunité est souvent offerte aux cités et royaumes d'étendre leur territoire en échange de protection.

Son troisième argument est de considérer la protection comme un bien commercialisable extrêmement prisé et accessible aux consommateurs moyennant payement en argent ou en nature (tribut). Gabrielsen évoque plusieurs sources épigraphiques pour justifier son propos : par exemple en 298 Délos payait aux Rhodiens près de 5000 drachmes pour sa « protection contre les pirates de la mer Tyrrhénienne[175] ». L'île de Rhodes fut considérée dans l'Antiquité comme un pilier important pour la protection des échanges en Méditerranée. En effet, après qu'un tremblement de terre ait ravagé la cité en 227, elle fut reconstruite grâce au soutien financier de ses alliés. Mais, comme nous venons de le voir, le statut de *prostates* n'empêchait pas pour autant l'utilisation de la technique du raid par l'île de Rhodes. La protection des cités n'était véritablement rentable que si elle restait alimentée par la peur d'une attaque, ou de représailles. Gabrielsen développe cette conclusion :

> « Ainsi, la peur perpétuelle d'une attaque violente alimentait un secteur prospère d'activité économique, qui demeurait la plupart du temps sous l'emprise du protecteur maritime. Éliminer la source de cette peur l'aurait inévitablement conduit à mettre un terme à ses activités de protection, chose non seulement peu souhaitable sur le plan économique, mais catastrophique sur le plan politique[176]. »

Pour poursuivre l'interprétation de V. Gabrielsen, à l'exception de Rome, aucun *prostates* n'a vraiment cherché à mettre un terme à l'insécurité maritime. Le cas de Rome est particulier, en ce sens que la maitrise de la mer et son exploitation passaient pour elle par sa pacification. Le fait nouveau qu'entraîne l'expansion romaine, c'est que la Méditerranée tout entière se retrouve incluse dans les limites territoriales de l'Empire (*Mare Nostrum*), à tel point que nous considérons la campagne de Pompée comme le point d'aboutissement du devenir maritime romain[177]. A l'origine, les Romains adoptèrent une attitude extrêmement mesurée dans leur rapport au domaine marin. Ils n'entretenaient par exemple aucune flotte maritime avant la fin de la seconde guerre punique. La campagne de Pompée contre la Cilicie survient dans un contexte très particulier qui fera l'objet d'une étude en troisième partie, néanmoins nous pouvons, en conclusion, avancer quelques pistes de recherche. L'*imperium infinitum*, tel qu'il est présenté par Pompée, vise à la suppression définitive de l'insécurité maritime. Rome n'avait pas le même statut que les *prostates* : dans les structures de l'Empire il n'était pas nécessaire de justifier par la protection le payement du tribut. En effet, les provinces étant soumises par la conquête, l'ensemble des cités devaient payer pour conserver leur liberté. L'insécurité maritime devenait dès lors inutile, elle était devenue une actrice encombrante d'une époque révolue.

---

175 *IG* XI, 2, 148, 73.

176 Gabrielsen V., *Ibid*, p. 504-505.

177 Cette idée du devenir maritime romain lire aussi N. Purcell et P. Horden, *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000.

Dernier point développé par V. Gabrielsen : les multiples attaques effectuées dans le cadre de la protection contre les pirates étaient, elles-mêmes, source de richesses. Les opérations chirurgicales contre les pirates étaient désignées du terme de « guerre » (*polémos*), elles impliquaient la participation d'alliés. Dans le traité passé entre Rhodes et Hiérapyna, cette dernière devait participer de toute ses forces et à ses frais à la guerre mais ne recevait qu'une partie minime du butin[178].

Nous pouvons constater, en conclusion, que l'échange en Méditerranée est organisé autour d'une série de relations d'interdépendance entre guerre, commerce, protection des mers et piraterie. La part d'opportunisme dans le déroulement des échanges et de la violence maritime semble limitée à sa plus simple expression. Les spécificités du commerce servile apportent quelques éléments d'analyse supplémentaires.

[178] SIG[3] 581.

V) Le commerce des esclaves

Dans l'Antiquité la distinction entre la vente d'un objet et celle d'un être humain est non-pertinente. Selon M. I. Finley par statut l'esclave est la propriété d'une personne libre au même titre qu'un objet (bétail, terre, produits agricoles, argent)[179]. Le propriétaire a le pouvoir de contraindre un esclave au travail, de le punir, il est maitre de sa mobilité sociale (affranchissement ou revente)... Pourtant la vente d'un esclave ne repose pas sur les mêmes structures de commerce que celle présentée différemment. La distinction entre le commerce de diverses catégories d'objets et celui des esclaves est pertinente d'un point de vue opérationnel.

Tout d'abord, l'esclavage ne procède bien évidemment pas d'une production régulière dans laquelle une cité pouvait se spécialiser. Nos connaissances concernant la production servile sont extrêmement limitées, les études sur l'esclavage s'étant surtout intéressées à son statut dans la société ancienne. Un article de M. I. Finley souligne le silence des sources aussi bien grecques que latines sur la question du commerce des esclaves[180]. M. I. Finley estime que les prisonniers de guerre étaient la principale cause de la mise en esclavage. Cette hypothèse a été largement soutenue dans la littérature, en particulier pour expliquer la conquête romaine[181]. De la même manière, nous avons très peu de sources sur les centres de commerce d'esclaves. Dans la

[179] M. I. Finley, « Les statuts serviles en Grèce ancienne », *Économie et société en Grèce ancienne*, La Découverte, Paris, 1984, p. 216-218. Pour plus de détails sur cette question se référer à l'ensemble du chapitre 7.

[180] Pour plus d'informations sur cette question lire l'article de M. I. Finley, « Le commerce des esclaves dans l'Antiquité : la mer Noire et les pays du Danube », *ibid.*, 1984, p. 220-233.

[181] Strabon, par exemple va expliquer la campagne de Thrace par le besoin en esclaves. Pour plus de détail voir Strabon, *Géographie*, XII, 2-4.

littérature, les cités de Byzance[182], d'Éphèse[183] ou de Délos[184] ont été décrites comme possédant un riche marché d'esclaves mais aucun témoignage archéologique ou épigraphique n'apporte véritablement de clef pour comprendre son fonctionnement. L'absence de preuves ne remet pas en cause les témoignages littéraires. Néanmoins, nous pouvons formuler l'hypothèse d'une différenciation structurelle entre le commerce de marchandises et d'êtres humains.

Le concept de « liberté » possède, dans l'Antiquité, un sens particulier puisqu'on pouvait la perdre et se voir réduit en esclavage. Par nature un être humain né de condition libre pouvait devenir un objet soumis à un autre être humain. Ce principe s'applique à toutes les communautés : sans distinction de richesse, citoyenneté, sexe… Par un concours de circonstances, tel une attaque de pirate, le résultat d'une action violente peut concourir à la spoliation des biens et d'une personne.

L'historiographie traitant des circuits de vente d'esclaves est extrêmement limitée. Les historiens se sont essentiellement intéressés au statut des esclaves, à leur vie une fois affranchi, à leur rôle dans la cité et l'économie mais aussi à la peur de devenir esclave[185]... Ceci s'explique par le peu de sources traitant de cette question. En effet, les textes anciens ne donnent que très peu d'indices sur la vente d'êtres humains : les marchés, les prix, la quantié... L'unique source à notre disposition est un texte de Strabon dénonçant la vente d'esclaves par des pirates Ciliciens sur le marché de Délos[186]. Ce document fera l'objet d'une étude plus approfondie lors de notre étude de la Cilicie. Les sources ne donnent pas plus d'informations sur les routes de commerce des esclaves. Nous sommes incapables de dire si une microrégion était spécialisée dans la vente d'êtres humains.

La piraterie a longtemps été considérée dans l'historiographie comme la principale source d'esclaves. « Le pirate avait un rôle très utile dans l'économie du monde ancien : il était le marchand d'esclaves général[187]. » M. Rostovzeff ajoute :

> « des foules d'inscriptions évoquent des razzias de pirates et les expériences tragiques d'hommes, de femmes et d'enfants enlevés par des pirates et vendus comme esclaves (…) Cette pratique ancienne, alors très courante durant la période hellénistique, était menée avec une cruauté cynique[188]. »

Les chercheurs plus récents s'accordent à dire que l'augmentation du trafic d'esclaves pendant la période hellénistique est concomitante avec celle de la piraterie[189]. Une publication rédigée par V. Gabrielsen replace la piraterie dans le circuit de la vente d'êtres humains en la confrontant aux autres acteurs du marché (dont le *prostates*)[190].

---

182 Polybe, *Histoire*, IV, 38, 1-4.
183 Hérodote, *Histoire*, VII, 105.
184 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2.
185 Voir M. I. Finley, *art. cit.*, 1984.
186 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2
187 W. W. Tarn, La civillisation Hellénistique, Payot, Paris, 1923, p. 88.
188 M. Rostovtseff, *op. cit.*, I, 1941, p. 202.
189 Pöhl, Die *Römische politik und die Piraterie im östlischen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. V. Chr.*, Walter de Gruyter, Berlin, New York, 1993, p. 33-36 ; De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman Worl*d , Cambridge, 1999, p. 59-64.
190 Gabrielsen V., *art. cit.*, 2004, p. 495–511

Selon Gabrielsen, il existait trois causes principales pour la mise en esclavage du voyageur maritime à l'époque hellénistique :

- La guerre
- Le risque d'être enlevé par un citoyen ou une communauté détenant un droit de saisie, de représailles
- Le brigandage et la piraterie

Ces trois modes d'appropriation montrent qu'il n'y a pas de distinction particulière dans le butin pour la marchandise humaine. L'esclave est un « objet de valeur » qui peut être revendu sur une place de marché par ses ravisseurs.

> « En effet, comme toute marchandise, les prisonniers humains faisaient partie intégrante (constituaient, qui plus est, une part importante) de la vie économique dans son ensemble, avec un système établi d'offre et de demande, des lieux de distribution et de vente, une multitude de fournisseurs, d'expéditeurs, de vendeurs et d'acheteurs, des rituels de fixation des prix – bref, un véritable marché des êtres humains ; et, bien sûr, le même système hâtait le mouvement, ou plutôt le recyclage, des captifs ayant déjà le statut d'esclaves. Les trois « sources de dangers », qui exerçaient conjointement un contrôle absolu sur (au minimum) l'alimentation du marché, avaient une responsabilité capitale dans l'union entre violence organisée et activité économique.[191] »

Ce schéma décrit par Gabrielsen est toutefois à nuancer car il ne prend pas en compte une des sources principales de ressource servile décrite chez Finley : la mise en esclavage volontaire d'un citoyen[192]. Selon Cl. Nicolet, la piraterie n'est pas une cause principale de la mise en esclavage, à la fin de la république et au début de l'empire[193]. Il préfère les trois causes principales suivantes : la guerre, les sociétés de publicains et la mise en esclavage volontaire. Il nous est toutefois impossible de trancher cette controverse historiographique par manque de sources. Nous n'avons aucune donnée nous permettant de quantifier le rôle exercé par la piraterie dans le commerce servile.

Les circuits de revente de la population servile sont aussi difficiles à analyser. Une fois le butin prélevé, les vendeurs apportaient leur butin sur les lieux de redistribution et de vente habituels. De fait, presque tous les ports de la Méditerranée possédaient un marché d'esclaves, bien que nous n'en ayons gardé aucune trace archéologique. Comme nous le verrons en troisième partie, Délos fait figure d'exception puisque cité comme un des principaux ports pour la vente d'êtres humains par Strabon[194]. La vente d'esclaves sur une place de marché, un emporion, un point de mouillage appelle toutefois un commentaire. En effet, il est impossible d'imaginer que les instances de contrôle portuaire, qui s'appliquait pour les marchandises classiques, n'aient pas de structures identiques pour le commerce servile. Le vendeur doit donc nécessairement justifier de la provenance et de la valeur de sa cargaison. Il doit, tout particulièrement, livrer des garanties sur le statut de l'esclave, qui ne devait pas être un ancien citoyen libre. Plusieurs sources littéraires nous informent de l'impossibilité de revendre une personne

---

191 *Ibid*, p. 495-496.

192 M. I. Finley, Économie et société en Grèce ancienne, La découverte, Paris, 1984, p. 145-234.

193 Cl. Nicolet, *Rome et la conquête du monde méditerranéen, tome 2, Genèse d'un empire*, Nouvelle Clio, PUF, Paris, 1978, p. 808-814.

194 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2 (texte intégral en annexe).

libre en tant qu'esclave[195]. Les pirates usaient donc de stratagèmes pour organiser une sorte de «blanchiment» d'esclaves. Un passage de Diodore de Sicile au sujet des pirates des îles Baléares explique ce procédé.

> « The Baliares are of all men the most fond of women and value them so highly above everything else that, when any of their women are seized by visiting pirates and carried off, they will give as ransom for a single women three and even four men[196]. »

Si l'on met de côté le caractère sûrement excessif des chiffres cités par l'auteur, il est intéressant de remarquer la procédure. Pour l'échange d'une femme, les ravisseurs demandent une rançon de plusieurs hommes. Ces hommes acceptent donc d'aliéner volontairement leur liberté pour le bien de la communauté. Ils entrent alors dans la catégorie des anciens citoyens qui font le choix volontairement d'aliéner leur liberté. Ils ne sont plus le produit d'un raid mais celui d'un échange et peuvent être revendus en toute sérénité sur une place de marché. Ou bien, les populations des Baléares décident d'échanger 4 esclaves hommes en échange d'une femme. Le texte de Strabon n'est pas suffisamment précis pour nous permettre de trancher la nature de la personne échangée. Quoi qu'il en soit, une fois l'échange effectué la marchandise appartient légalement au spoliateur.

La vente d'esclaves pose donc de nombreuses contraintes pour justifier sa revente sur une place de marché. D'autant plus que transporter de la marchandise humaine implique nécessairement de posséder un navire relativement imposant. Selon V. Gabrielsen, le premier choix du pirate ne se portait donc pas vers la revente directe sur une place de marché mais plutôt sur la demande d'une rançon. L'épigraphie nous apporte quelques éléments pour comprendre la place de la demande de rançon dans la revente d'esclave. La plus connue est l'aventure vécue par les habitants de l'île d'Amorgos au III^{ème} siècle av. J.-C[197]. Une nuit, une bande de pirates menés par un dénommé Sokleidas accostèrent sur le rivage, ils pillèrent et razzièrent l'ensemble de la région. Ils détruisirent aussi l'ensemble des navires amarrés au port afin de couvrir leur retraite. Leur butin était composé de 30 femmes et plusieurs autres personnes libres ou esclaves. Deux citoyens allèrent à la rencontre du groupe de brigands pour négocier le retour des femmes contre une somme d'argent. Ils se portèrent volontaires pour rester en captivité jusqu'au payement de la rançon. L'inscription[198] fait l'éloge des deux courageux citoyens qui ont pris l'initiative de négocier avec les pilleurs et permis au village d'éviter le pire. Une inscription similaire, datée de 200 av. J.-C. a été retrouvée dans la cité de Téos[199]. Une razzia à grande échelle est organisée par une bande de pirates qui retinrent en otages un nombre important de captifs contre le versement d'une rançon astronomique. La cité organise alors une collecte de fonds à grande échelle pour racheter ses citoyens. L'inscription découverte à Téos remercie ceux qui ont aidé au retour des captifs.

---

[195] Sur cette question lire par exemple : Chariton, Le roman de Chaireas et Callirhoé, 11-12 (texte intégral en annexe).

[196] Diodore de Sicile, *Bibliothèque Historique*, Traduit du Grec par C. H. Oldfather, The Loeb Classical Library, Harvard University Press, Londres, 1962, V, 12, 1-8

[197] *SIG*^{3} 521

[198] *SIG*^{3} 521

[199] *SEG* XLIV, 949.

Ces quelques exemples montrent bien l'importance de la demande de rançon dans la gestion des captifs. Selon V. Gabrielsen, c'est une pratique très courante dans l'Antiquité, elle était aussi utilisée par les rois et cités afin de convertir les prisonniers de guerre en argent[200]. Elle impose toutefois un certain nombre de contraintes dans la gestion de la captivité sur le long terme. Il est difficile d'estimer combien de temps les pirates conservaient leurs otages avant de choisir de les vendre ou de les échanger contre une rançon. Si l'on en croit Suétone, la captivité de César lors de son enlèvement par des « pirates ciliciens » aurait duré plus de 40 jours[201]. La captivité fait donc l'objet d'une organisation particulière que nous avons bien du mal à percevoir. Soit les pirates organisaient des structures d'habitats provisoires pour leurs prisonniers, soit ils les ramenaient dans leur village d'origine. Sénèque le père dans une controverse rédigée au I^er^ siècle ap. J.-C. apporte quelques pistes pour nourrir le débat. Toutefois, il nous faut être circonspect dans son usage, ce document n'est pas un texte juridique mais une fiction juridique. Dans la controverse intitulée la fille du chef pirate[202], un jeune homme d'une riche famille romaine est enlevé par des pirates. Il reste pendant près d'une année en captivité dans leur village puisque son père refuse de payer la rançon. Les femmes s'occupèrent des captifs pendant tout leur séjour dans le village et l'une d'elles, la fille du chef pirate, tombe amoureuse du jeune homme. Elle promet de l'aider à recouvrer sa liberté contre la promesse d'un mariage. A son retour au foyer familial à Rome, le père demande que la fille du chef pirate soit répudiée et que son fils épouse une orpheline, devant son refus, il le chasse du domicile familial. Au delà des *topos* littéraires marquant les différents argumentaires, cette controverse nous permet de dégager quelques éléments vraisemblables. La captivité d'un prisonnier peut durer plusieurs mois, une année, pendant ce temps, il est accompagné dans la cité d'origine des pirates et traité comme un prisonnier de guerre. Le rapport à la femme est particulièrement intéressant, il n'est pas impossible que dans les petites communautés, la gestion des prisonniers soit laissée à leur charge. Sans l'apport de sources supplémentaires pour corroborer ces hypothèses il nous est difficile de trancher cette question.

La demande de rançon permet de ne pas conduire une transaction présentant des risques sur une place de marché mais comporte toutefois de nombreuses contraintes. Malgré tout, V. Gabrielsen propose une interprétation intéressante révisant ce tableau trop simpliste du phénomène :

> « Vu le nombre de documents qui s'y rapportent, le rançonnement des prisonniers, par les pirates surtout, semble en effet avoir occupé une place marginale dans ce marché des humains. Pourtant, si l'on s'attache à la nature de ces documents, un autre tableau se dessine. Car nous avons précisément les cas dont on estimait d'habitude qu'ils méritaient, par leur caractère même, de figurer sur les inscriptions, à savoir l'intervention de bienfaiteurs, collectifs ou individuels. Ce qui nous manque totalement (et que nous n'aurons sans doute jamais), c'est une trace épigraphique du nombre – supposé bien supérieur – de cas de prisonniers rachetés par leur propre famille, procédure qui ne figurait pas d'ordinaire dans les inscriptions. L'hypothèse la plus vraisemblable est donc que le secteur « intérieur » du marché était non seulement considérable, mais aussi le préféré des pirates. Une catégorie de prisonniers, bien sûr,

[200] V. Gabrielsen, *art. cit.,* 2004, p. 499.
[201] Suétone, *Vie de César*, IV, 2.
[202] Sénèque le Père, *Controverses et Susatoires*, La fille du chef pirate, (texte intégral disponible en annexe).

> restait plus souvent au-dehors qu'au dedans de ce secteur : les individus qui avaient déjà un statut d'esclaves. Leur redistribution à de nouveaux propriétaires constituait une part relativement plus importante dans la contribution générale des pirates au commerce des esclaves. Si, pour une raison quelconque, le pirate se trouvait dans l'incapacité de rançonner ses otages, il les confiait aux vendeurs professionnels qui aidaient également les armées à convoyer leurs prisonniers[203]. »

Ce raisonnement extrêmement pertinent de V. Gabrielsen doit toutefois être nuancé car il appelle de nombreuses questions. De fait, la frontière entre guerre, commerce et piraterie reste extrêmement difficile à déterminer. Si l'on poursuit le raisonnement engagé par Gabrielsen, un corps armé pouvait tout aussi bien choisir de rançonner une partie de ses prisonniers considérés comme faisant partie du butin. Qui plus est, le caractère hétéroclite des armées, comportant de nombreuses bandes de mercenaires, est à prendre en compte dans la gestion des prisonniers. Légitimer la capture d'un être humain, ainsi que son statut de non libre, reste toutefois essentiel pour éviter le risque de représailles de la cité victime. Dans l'état actuel de la recherche, nous n'avons conservé aucun bâtiments, traces, utilisés pour la gestion des captifs sur une longue période. Seul les prisons dans les grandes cités pouvaient occuper ce rôle mais nous devons avouer l'échec de nos recherches dans ce domaine. En conclusion de son article, V. Gabrielsen admet lui aussi les difficultés qu'il rencontre dans la recherche d'une réponse tranchée sur la place occupée par la piraterie dans le commerce servile :

> « En dernière analyse, ce n'était donc ni l'oppression politique ni la pauvreté qui créait le pilleur. Car historiquement, il était là depuis le début, et il continuait de mener une existence prospère. Le tournant significatif, néanmoins, fut l'apparition d'une variante non légitime (« pirate », « brigand ») juste après l'adoption de systèmes de violence monopolistiques par des Etats qui réussirent finalement (parce qu'ils étaient assez puissants) à usurper le concept de « légitimité ». Il s'ensuivit très naturellement la fustigation morale et la marginalisation politique de leur concurrent. Il n'empêche, du point de vue de tous les malheureux qui avaient perdu leur liberté, de telles distinctions devaient paraître bien futiles : les prisonniers attendant le versement de leur rançon ou leur vente sur le marché aux esclaves auraient trouvé peu de réconfort à l'idée que le « chasseur d'humains » entre les griffes duquel ils étaient tombés relevait de la catégorie licite plutôt qu'illicite[204]. »

Cette question de légitimité apparaît donc comme un faux problème intrinsèque au marché. L'hypothèse formulée par V. Gabrielsen me semble tout à fait pertinente : à l'origine il n'y avait pas de distinction entre communautés humaines dans l'utilisation de la violence. Lorsque la revente d'esclaves était impossible dans certaines cités, il se trouvait toujours des solutions : développement de nouveaux circuits commerciaux, rançonnement des prisonniers… La piraterie est donc un agent d'échange commun à l'ensemble des communautés méditerranéennes.

---

[203] V. Gabrielsen, *art. cit.,* 2004, p. 501.

[204] *Ibid*, p. 512.

Conclusion

A cette étape de notre exposé il convient de revenir sur la définition de la piraterie telle que nous l'avons énoncée dans notre première partie. Il n'y a pas de contradiction entre : une piraterie opportuniste qui agirait hors des cadres du commerce structuré et la prédation très organisée que nous avons tenté de décrire dans ces pages. Il s'agit de différentes facettes d'une même pièce qu'il nous est difficile d'appréhender à cause de la singularité de la société ancienne. Il n'y a donc pas une mais des types de pirateries. Elle n'était donc pas pratiquée par une seule communauté mais intervenait dans différents contextes. Cette « *raid mentality* » pour paraphraser V. Gabrielsen[205] est perceptible chez tous les acteurs de l'échange en Méditerranée ancienne. Il nous apparaît donc important pour conclure ce chapitre d'esquisser une typologie des différentes formes de piraterie ancienne. Nous pouvons distinguer trois types de pirateries bien différentes dans leurs, structures :

Le pirate opportuniste : On ne peut nier l'existence d'une piraterie opportuniste qui pratique la prédation au gré des occasions. Ce type de piraterie est aussi la plus difficile à appréhender dans nos sources. Par exemple, un navire échoué sur la côte peut faire l'objet d'un pillage par la communauté adjacente sans respect des traités existants. Cette piraterie est présente dans l'ensemble de la Méditerranée et ne répond à aucune instance de contrôle. Nous avons pu constater la présence d'une insécurité maritime à toutes les époques étudiées : depuis le Xème millénaire avant notre ère jusqu'à la fin de l'antiquité.

Le pirate commerçant : Contrairement à la piraterie opportuniste dont l'activité de pillage est ponctuelle celle du pirate commerçant est intégrée à la

[205] V. Gabrielsen, «Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean», *REA*, 103, 2001, p. 223-228.

rationalité économique. Il participe à tous les niveaux des circuits d'échange en Méditerranée : depuis la construction du navire jusqu'au débarquement de la cargaison sur une place de marché ou un point de mouillage. Ce type de piraterie est aussi très difficile à percevoir dans nos sources anciennes car intégrée aux circuits commerciaux de toutes les cités. L'activité de prédation présuppose en effet une bonne connaissance des côtes et des habitudes ainsi que des différents accords, traités, *asylie* passés entre les citoyens, cités, royaumes… Le pirate revend ses marchandises à un partenaire commercial qu'il n'a pas pillé auparavant. S'installent donc des relations sur le long terme entre les peuples qui peuvent parfois faire l'objet d'un accord, traité. Ce type de piraterie connaît son point d'orgue entre le V^{ème} siècle avant notre ère et la fin de la république romaine. Elle se développe surtout au gré des alliances entre les cités du pourtour méditerranéen. La conquête romaine et la campagne de Pompée au I^{er} siècle av. J.-C. marquent la disparition de cette piraterie dans nos sources. Toutefois, la partialité de nos sources ainsi que le développement du *topos* littéraire du pirate imaginé permet de mettre en doute cette disparition. Néanmoins il m'est impossible à ce stade d'avancer plus de certitudes.

Le pirate imaginé : Cette dernière catégorie n'est pas véritablement une forme de l'activité de prédation mais plutôt son avatar littéraire. Le *topos* du pirate comme « ennemi de tous les peuples[206] » se développe à partir du I^{er} siècle avant notre ère et va ensuite devenir un incontournable du récit maritime. Le pirate va constamment évoluer en fonction du genre littéraire dans lequel il est employé. Il est un des éléments d'une mer corruptrice pour les moralistes, un héros romantique dans les romans, un ennemi politique dans les discours politiques et juridiques.

Quelle que soit leur nature, les pirateries sont présentes dans toutes les micro-régions du pourtour méditerranéen. Elles s'enchevêtrent dans un tissu de relations d'interdépendance qu'il nous est difficile d'appréhender par une histoire générale de la Méditerranées. Dès lors, quel regard porter sur les communautés de pirates qui se détacheraient des autres par une pratique plus soutenue du pillage ? A travers nos sources de nombreuses régions sont réputées pour leur piraterie : la Crète, la Ligurie, la mer des Baléares, la Cilicie[207]… Ces régions utilisent-elles l'activité de prédation comme source de revenu principale ? Sont-elles organisées de manière particulière afin de respecter les diverses restrictions imposées par leurs voisines en Méditerranée ? Plus généralement, peut-on considérer qu'il existe des communautés donc l'activité principale est centrée sur la piraterie ?

[206] Cicéron, De officis, 107 (texte intégral disponible en annexe).

[207] Pour une bibliographie très complète des sources lire De Souza, *Piracy in the Gaeco-Roman World*, Cambridge University Press, 1999, p. 266-276.

Partie III : Étude des pirateries en Mer des Baléares et Cilicie

I) La mer des Baléares

La campagne de Q. Metellus Baleáricus en 123 avant notre ère vise, selon les textes anciens, à réduire l'influence des pirates dans cette partie de la Méditerranée. Les habitants des Baléares étaient pourtant décrits par Strabon[208] comme d'un naturel pacifique, mais il distingue un petit groupe de « brigands » qui sème le trouble sur les routes de commerce, poussant le Sénat à intervenir. Cette intervention romaine est surprenante et relativement mal comprise par les historiens contemporains. Elle survient, en effet, dix ans après la conquête de l'Hispanie sans qu'il y ait réellement de *casus belli*. A cette période la cité d'Ebusus est alliée de Rome. En témoigne la présence de plus en plus marquée des marchands italiens dans la cité.

La victoire de Rome sur les Baléares est rapide et passe pratiquement inaperçue. Tite Live et Polybe n'y accordent aucune importance, préférant s'attarder sur les réformes agraires des Gracques la même année. Pourtant c'est à la suite de cette défaite que les structures de l'échange dans la région évoluent très rapidement. La création de deux nouveaux centres de commerce par les Romains : Palma et Pollentia, entraine le déclin rapide d'Ebusus. En seulement un demi siècle les deux nouvelles cités de Majorque supplantent la Pityusse. Cette coïncidence entre fin de la piraterie et transformation des structures d'échanges est troublante et pose de nombreuses questions :

- La campagne de Metellus semble faire abstraction des différences structurelles entre Ebusus et les *Gymnasiae*. Les deux archipels avaient un fonctionnement bien différent qui n'est pas pris en compte par les Romains.

[208] Strabon, *Géographie*, III, 5, 2.

- La question de la nature et de l'origine de la piraterie, posée de manière elliptique par Strabon dans sa description des îles Baléares, reste encore aujourd'hui mal comprise.

I-1) Étude historiographique de la campagne romaine

Notre connaissance littéraire de la piraterie en mer des Baléares se limite au récit de la campagne romaine du II^{ème} siècle avant notre ère. Nous sommes dépendants des sources et il n'y a malheureusement pas de description littéraire de l'archipel avant cette date. Ces récits posent, qui plus est, de nombreux problèmes : ils proposent, en effet, une description différenciée des évènements. Selon Diodore de Sicile et Strabon, seule une petite partie des habitants n'est concernée par la piraterie, tandis que Florus et Orose décrivent une pratique très courante dans l'ensemble de l'archipel. Tous ces textes, même ceux rédigés à une période contemporaine des évènements, sont des témoignages de seconde main. Diodore et Strabon n'ont jamais visité les Baléares, ils se basent sur deux sources différentes pour rédiger : Timée pour le premier et Posidonios pour le second. Florus et Orose, auteurs bien plus tardifs, reprennent les textes rédigés antérieurement. Cette documentation n'a fait l'objet que d'une seule étude par un historien moderne, M. Gwyn Morgan, en 1969[209]. Il présente l'ensemble des difficultés d'interprétation de nos sources, tout particulièrement celles concernant l'origine de la piraterie. M. Gwyn Morgan souhaite trouver un modèle pour faire la synthèse de nos sources. Plutôt que d'étudier leurs divergences, son projet est de construire un modèle où situer la piraterie dans l'économie des Baléares. Il propose l'hypothèse originale selon laquelle la piraterie aurait une origine étrangère à l'archipel. Cette pratique nouvelle se développerait ensuite rapidement jusqu'à devenir une coutume. Le souci de concilier les différentes versions proposées dans nos sources littéraires est, que cette interprétation, fait fi des cadres structurels commerciaux, économiques et politiques de l'archipel des Baléares. L'exercice consistant à croiser les textes littéraires pour en retirer un modèle pose problème s'il n'est pas complété par des sources complémentaires.

M. Gwyn Morgan cherche ensuite à comprendre pourquoi Metellus fait campagne en mer des Baléares précisément en 123 avant notre ère. La campagne d'Espagne est terminée depuis près de 10 ans et les routes de commerce avec Rome se développent normalement. Selon notre auteur, le prétexte de cette campagne est commercial, il suppose même que la cité de Massalia ait appelé Rome à mettre de l'ordre en mer des Baléares. Il postule ainsi des relations très étroites entre nos pirates et ceux du sud de la Gaule et de la Sardaigne :

> « Although the Balearic Isles are not very close either to Gaul or Sardinia, it is by no means improbable that refugees from both areas made their way to the islands during 126_124, no less improbable that pirates from other areas were induced to join them there. From the Balearic Isles they would be able to continue their resistance to Rome, using a base which certainly possessed excellent harbors for their

[209] M. Gwyn Morgan, « The Roman Conquest of the Balearic Isles », *California Studies in Classical Antiquity*, 2, 1969, p. 217-231.

> purposes. From here they would be able to raid shipping traveling to and from Spain and Gaul. And from here they would be able to foment unrest in Gaul and Sardinia, mainly no doubt by blockaderunning, but also by their very occupation of the islands : the knowledge that pirates who included members, however few in number, of their own races were still holding out there can scarcely have encouraged those who remained behind in Gaul or Sardinia to submit them more readily to the Romans. In these circumstances there would be good reasons for an influx of pirates into the Balearic Isles in the years immediately before 123, an influx of which the Massiliotes probably informed the Romans. And this influx surely provided the Romans with their main reason for taking action precisely in 123. At least some of the other reasons discussed already may very well be admitted as subsidiary motives. But the primary reason for the Roman decision to annex the Balearic Isles in 123 must remain their wish to assist and to accelerate the pacification of Transalpine Gaul and Sardinia, completed (it may be noted) in 120 and 122 respectively[210]. »

Cet extrait nous présente la thèse principale soutenue par M. Gwyn Morgan. A l'origine, la piraterie n'était pas une pratique habituelle en mer des Baléares, elle aurait donc été importée par des réfugiés ligures après leur défaite contre Rome en 126-124. Si l'on adopte cette hypothèse, la campagne de Métellus apparaît comme le prolongement de celle contre la Ligurie. La République souhaitait ainsi mettre un terme définitivement à toute activité de piraterie en Méditerranée occidentale. Qui plus est, Métellus termine aussi la campagne d'Espagne et complète la partie orientale de la province d'*Hispanie*.

Cette interprétation de l'histoire des Baléares montre très rapidement ses limites et mérite d'être largement nuancée. M. Gwyn Morgan propose un modèle d'interprétation basé sur la lecture des sources littéraires sans en dégager les incohérences. Ses hypothèses s'inscrivent dans le courant historiographique de Ormerod puisque la piraterie apparaît comme une décadence du système économique et maritime de l'archipel. Les habitants des Baléares jugés d'une nature pacifique chez Strabon n'auraient pas pu pratiquer volontairement une activité sournoise et pernicieuse comme la piraterie : le mal proviendrait donc de l'extérieur, de la Ligurie. Il convient d'être prudent dans notre interprétation des sources littéraires, tout particulièrement lorsqu'elles s'attachent au registre de la représentation. Le travail de M. Gwyn Morgan appelle plusieurs interrogations quant à la nature, les circuits et habitudes de l'échange en mer des Baléares : existe-t-il des relations d'échange sur le long terme avec la Ligurie, sont-elles particulières ? La campagne de Métellus est-elle le prolongement de l'intervention romaine contre les pirates ligures ? Peut-on supposer un réseau de relations entre ces derniers et ceux des Baléares ?

I-2) Étude du paysage des Baléares

Il est difficile de réaliser l'étude d'une région sans en décrire les paysages. Sans aller jusqu'au déterminisme géographique, la nature géomorphologique d'un paysage apporte des éléments structurants pour l'étude des échanges. La pauvreté des enquêtes géographiques sur les milieux remis dans leur contexte chronologique rend l'exercice difficile. Il convient de tenter la gageure de réaliser une description des paysages tout en restant conscient des changements qu'ils

[210] Gwyn Morgan M. *ibid.*, p. 228-229.

peuvent avoir connus depuis l'Antiquité. Ce travail prend son origine dans une relecture des diverses sources qui sont parvenues jusqu'à nous en les confrontant aux réalités environnementales modernes.

De nos jours, on désigne par « îles Baléares » les îles d'Ibiza, Majorque et Minorque sans jamais les différencier. Les Anciens au contraire faisaient la différence entre les Pityusses (Ibiza et Formentera) et les Gymnasiae (Majorque et Minorque) tant leur développement diverge. Il convient donc de conserver cette distinction pour l'ensemble de notre étude afin d'éviter l'écueil de l'anachronisme.

Les Anciens confondaient par contre la mer des Baléares avec la mer d'Ibérie car elle n'apportait aucune nouveauté d'un point de vue strictement météorologique. Cette mer des Baléares étant une construction moderne, ses contours antiques posent problème. Pascal Arnaud considère qu'elle s'étend sur le littoral oriental de l'Hispanie, d'Ampurias à Denia, et qu'elle englobe l'archipel d'Ebusus et des Gymnasiae[211]. La navigation en mer des Baléares y est saisonnière comme le soulignent la plupart des travaux récents[212] même s'il n'y a pas d'abandon total des routes maritimes en hiver. Les routes de navigation observent le schéma établi par Horden et Purcell dans *The Corrupting Sea* avec un cabotage en *sauts de puce*[213]. Pline dans son *Histoire Naturelle* (3.76) indique que les traversées entre Ebusus et les Baléares, Denia et Ebusus, Ebusus et Columbrates sont équivalentes à 700 stades soit une journée de navigation. Cette distance de navigation est banale pour l'Antiquité et correspond à la journée diurne : « On la rencontre à ce titre très systématiquement pour les distances de la côte aux îles ou entre les îles, mais on la trouve également soit au terme de navigations pluri-journalières, ce qui est rare, soit à des tronçons de côte dans des secteurs où le plus souvent, les valeurs de 700 stades s'enchaînent[214].»

I-2-1) Les Pityusses

Les Pityusses sont situées à 700 stades de la côte hispanique, dans une position de carrefour privilégiée. La description de l'île par Diodore de Sicile permet de cadrer quelques éléments du paysage :

> « On rencontre ensuite l'île Pityusse, ainsi nommée à cause de la grande quantité de pins qui y croissent. Elle est située dans la haute mer, à trois jours et trois nuits de navigation des colonnes d'Hercule, à un jour et une nuit des côtes de Libye, et à une journée de l'Ibérie. Cette île est presque aussi grande que le Corcyre et médiocrement fertile ; le sol produit peu de vignes, il n'y croît que quelques oliviers greffés sur des oliviers sauvages ; mais on vante la beauté de ses laines. Cette île est traversée de collines et de vallées considérables. Elle renferme une ville appelée Ebusus, qui est une colonie des Carthaginois ; ses ports sont spacieux, ses murailles très hautes et ses maisons nombreuses et bien bâties. Elle est habitée par des Barbares de diverses races, mais principalement par des Phéniciens. Cette colonie fut établie cent soixante ans après la fondation de Carthage[215]. »

---

211 P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique, itinéraire en Méditerranée*, Errance, Paris, 2005, p.154-155.

212 Pour plus de détails lire avec profit les travaux de J. Morton, *The Role of the Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leyde, 2001 et de P. Arnaud, *ibid.*, p. 26-28.

213 P. Horden et N. Purcell, *The Corrupting Sea : a study of Mediterranean History*, Oxford, 2000, p. 140-143.

214 P. Arnaud, *op. cit.*, 2005, p. 74.

215 Diodore de Sicile, Bibliothèque historique, V, 16.

Ebusus est à la fois montagneuse mais pas trop encaissée. L'île fourmille de panoramas qui étaient sûrement très utiles pour la défense des côtes. Le littoral rocheux y est très découpé, plein de renfoncements isolés où la mer palpite au milieu des rochers et des pins. De plus, chaque calanque est séparée par des collines difficilement traversables encore aujourd'hui. Cette configuration côtière est typique des régions où le raid est pratiqué, nous retrouverons cette description dans notre étude des côtes Ciliciennes[216].

La végétation d'Ebusus est principalement composée de pins, comme le suggère le nom *Pityussai* signifiant : couverte de pins. Aujourd'hui encore l'île est remarquablement boisée, bien plus que ses voisines Baléares. La façade méditerranéenne est recouverte de forêts méditerranéennes et subméditerranéennes : pins d'Alep, pins parasol et genévriers cade. Plus haut sur les collines on trouve des genévriers de Phénicie et des chênes kermès. Cette diversité sylvestre a sûrement été importante pour la construction navale et la navigation. Diodore insiste aussi sur la fertilité relative du sol des Baléares où poussent difficilement la vigne et l'olivier. Cette affirmation est néanmoins contredite par Strabon, qui, de son côté, souligne « l'heureuse nature des lieux qui fait que ses habitants tout comme ceux d'Ebusus sont de nature pacifique[217] ».

Les ressources non naturelles sont principalement composées de l'élevage de moutons comme le suggère le texte de Diodore. La production de métaux est difficile par manque de ressources dans tout l'archipel. On note tout de même la présence de galènes argentifères dans le nord de l'île. Elles seront exploitées dès la période protohistorique, à ciel ouvert, sur les flancs de coteaux du massif calcaire de San Carlos. Cette exploitation reste néanmoins dans la sphère locale et n'était pas destinée à l'exportation. L'apogée de son exploitation date de la période où Ebusus frappe monnaie, au I^{er} siècle avant notre ère.

L'île de Formentera au sud d'Ebusus est trop petite pour avoir été exploitée dans l'Antiquité. Ses caractéristiques naturelles sont similaires à celles de sa voisine.

I-2-2) Les Gymnasiae

L'archipel des Gymnasiae est situé à 700 stades des côtes d'Ebusus dans l'intérieur de la Méditerranée. Majorque, l'île la plus grande, mesure 800 stades selon Pline[218], soit un jour et une nuit de navigation. La navigation est bien plus difficile à l'approche des côtes de l'archipel à cause de la tramontane, vent du nord, froid et sec. Il souffle parfois plusieurs jours d'affilées entre Décembre et Janvier et touche principalement l'île de Minorque. En témoigne le nombre impressionnant d'épaves trouvées aux alentours de l'île par les archéologues (Cabrera I, II, III...). Strabon signale aussi les difficultés de navigation : « L'autre île (Minorque), plus petite, est à 400 stades environ de Pollentia ; très inférieure à la plus grande sous le rapport de l'étendue, elle n'a rien à lui envier sous le rapport

[216] En comparant la configuration des côtes ébusitaines avec les descriptions des paysages ciliciens fournies par Strabon en XIV.5.2 ou Appien, *les Mithridatiques*, la guerre contre les pirates, on se rend compte de leurs similitudes. Les Anciens suggèrent que le territoire de la Cilicie rocheuse est particulièrement bien pourvu pour l'organisation du raid. Il offre des abris encaissés au milieu des rocheuses difficilement accessibles par la terre à cause du pourtour montagneux.

[217] Strabon, *Géographie*, III, 5, 1.

[218] Pline, *Histoire naturelle*, III, 76.

des avantages naturels, car toutes deux sont fertiles et pourvues de bons ports : seulement, à l'entrée de ces ports se trouvent des écueils qui exigent quelque précaution quand on vient de la mer[219] ».

L'île de Majorque arbore un paysage très différent comparé à Ebusus. Sa côte rocheuse alterne entre grottes, baies et calanques. Une chaîne de collines verdoyantes la traverse du sud-ouest au nord-est et protège ainsi du vent la grande plaine centrale qui couvre la majorité de l'île. Minorque est l'île la plus plane de l'archipel avec un point culminant à 358 mètres. Elle se divise en deux régions bien distinctes, avec au nord de petites collines et au sud un relief de plaine sillonné de profonds ravins.

Selon le commentaire de tous les auteurs anciens, les Gymnasiae sont très fertiles.

> « La plus grande de ces îles vient, en raison de son étendue, après les sept îles suivantes : la Sicile, la Sardaigne, Cypre, la Crète, l'Eubée, Cyrnus et Lesbos ; elle n'est éloignée de l'Ibérie que d'une journée de navigation. La plus petite, qui est située vers l'orient, nourrit d'excellents bestiaux de toute sorte, mais surtout des mulets d'une taille élevée et d'une force remarquable. L'une et l'autre de ces îles sont très fertiles, et ont au delà de trente mille habitants. Quant aux productions du sol, le vin y manque totalement, et en raison même de sa rareté, les habitants l'aiment beaucoup. A défaut d'huile d'olive, ils oignent leur corps avec le suc de *schinus* mêlé avec la graisse de porc[220]. »

> « A leur fertilité naturelles ces îles joignent un autre avantage, c'est qu'on aurait peine à y rencontrer aucune bête nuisible. Les lapins eux-mêmes, à ce qu'on assure, n'y sont point indigènes, mais un des habitants ayant apporté de la côte voisine un mâle et une femelle, ce premier couple fit souche, et telle fut l'abondance avec laquelle la race de ces animaux multiplia tout d'abord, que les populations, voyant leurs maisons et leurs arbres sapés et renversés, en furent réduites, avons-nous dit, à chercher un refuge auprès des Romains. Aujourd'hui heureusement l'habileté des chasseurs ne laisse plus le fléau prendre ainsi le dessus et les propriétaires sont libres de cultiver leurs terres avec profit[221]. »

L'archipel des Gymnasiae offre un schéma bien plus méditerranéen du point de vue de sa végétation. Les cultures s'étendent dans la majorité centrale de l'île protégée du vent par les chaines de montagnes. L'île est donc idéalement située pour abriter tout type de production méditerranéenne.

Quelques gisements métallifères de cuivre, de fer et de plomb sont à signaler sur l'île de Majorque selon les travaux de l'archéologue J. Aramburu et de son équipe[222]. La présence de métaux dans les habitations indigènes proviendrait de cette exploitation protohistorique. Mais le gisement, notamment celui de la mine de Son Matge, reste trop petit pour parler d'une réelle exploitation minière.

En dépit de quelques différences notables, les deux archipels sont relativement proches du point de vue de leur géologie. Pourtant ils ont connu un développement totalement différent du point de vue des structures. C'est bien

---

[219] Strabon, *Géographie*, III, 5, 1.

[220] Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, texte traduit par M. Ferd Hoefer, V, 17. (texte intégral en annexe)

[221] Strabon, *Géographie*, texte traduit du grec par F. Lasserre, Les Belles Lettres, Paris, 1966, III, 5, 1. (texte intégral en annexe)

[222] J. Aramburu-Zabala Higiera et alii, *Guia archeologica de Mallorca*, Jose J. de Olaneta, Majorque, 1998.

évidemment la trace de l'homme sur le territoire qui a modelé chaque archipel en fonction de ses besoins.

I-2-3) L'implantation de l'homme sur le territoire

La trace laissée par l'homme sur le développement d'un paysage est sûrement la plus difficile à analyser puisque subordonnée aux sources. Bien qu'il n'y ait presque aucun texte sur la population indigène des Baléares, les nombreuses fouilles archéologiques viennent combler ce manque. Cette question a fait l'objet de nombreuses études, et a été particulièrement bien traitée par M. Gomez Bellard pour les Pityusse [223] et V. M. Guerrero Ayuso pour les Gymnasiae[224], notamment en ce qui concerne les fouilles de la nécropole de Puig de Molins, située sur l'île d'Ebusus, et celles des nombreux *talayots* disséminés à travers toute l'île de Majorque. S'engage alors une véritable enquête à la recherche de l'implantation de l'homme dans les Baléares.

On n'a pratiquement gardé aucune trace de la présence indigène dans les Pityusses. Les peintures rupestres de *Sa Cova de Vi* et le sépulcre mégalithique de *Ca Na Costra* prouvent que l'île était habitée entre 1800 et 1600 avant notre ère. Quelques villages rudimentaires sont construits autour de grands cercles de pierres sur les versants du Cap d'es Llibrell jusqu'à Santa Eulalia. Il nous est très difficile d'avancer une quelconque hypothèse à propos des structures commerciales indigènes. On peut toutefois remarquer que cette société primitive s'organise le long de la côte, la mer semble donc être considérée comme un espace de production plutôt que de danger.

Dès les origines, on constate que les structures de l'habitat indigène dans les Gymnasiae observent un profil de développement très différent de celui de sa voisine. De fait, au Bronze ancien l'habitat dans l'île de Majorque s'organise autour d'un réseau de grottes puis évolue vers une civilisation dite talayotique. Le terme *talayot* est introduit par le savant D. Juan Ramis y Ramis en 1818, sa racine provient du terme arabe *at-talayi* signifiant « sentinelle, garde ». *Talaya* (mozarabe : *talea*, castillan : *atalaya*) avait au VIII^{ène} siècle ap. J.-C. et aux époques suivantes le sens «de tour de guet», et s'appliquait soit aux tours de défense contre les pirates, soit aux ruines antiques, généralement en forme de tour.

Sur les 3000 monuments protohistoriques de Majorque plus d'un millier sont des talayots[225]. Malgré leur diversité, les talayots sont caractérisés par une tour circulaire ou carrée autour de laquelle peut se construire une autre forme d'habitat plus conventionnel. «Ainsi, dans le talayot de Montefij - Ciudadela, pourvu d'un couloir court, large et haut de 4,20 x 2 x 2m, qui introduit dans une pièce tournant en déambulatoire autour d'un gros pilier en maçonnerie élargi en

---

[223] C. Gomes Bellard, *Urna de Orejetas con incineraciôn infantil del Puig des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1995.

[224] V. M. Guerrero Ayuso et alii, « la cultura Talayótica, una sociedad de la edad del hierro en la periferia de la colonización fenicia », *Complutum*, 13, 2002, p. 221-258.

[225] Pour plus de détails sur la civilisation Talayotique se référer à l'ouvrage complet mais un peu ancien de G. Lilliu, *Les civilisations anciennes du bassin Méditerranéen, Corse, Sardaigne, Baléare, Ibère*, Albin Michel, coll. art du monde, Paris, 1970, p. 96-229. Il détaille la totalité des découvertes et du matériel archéologique. Ce travail doit être complété par la lecture de l'article de V. M. Guerrero Ayuso et alii., *art. cit*., 2002, p. 221-258. Cet article très récent fait état des dernières recherches sur la question et bouleverse totalement la chronologie établie jusqu'alors.

haut ; ainsi, dans le talayot, plus petit de Ses Fontredones de Baix - San Cristobal, avec une niche rectangulaire à droite, un coffret de petites dimensions à gauche et sur le fond, opposé à l'entrée surélevée de 1,50m, un escalier qui, en faisant un crochet, mène à la terrasse. Dans les deux talayots, et en particulier dans le dernier, qui est spacieux et bien praticable à l'intérieur, le concept de l'habitabilité au moins dans les limites d'une tour d'observation destinée à être occupée par une garde ou à permettre de surveiller champs et bestiaux, est plus qu'évident[226]».

Dans un article de synthèse autour de la question des habitats talayotiques[227], V. M. Guerrero révise cette vision trop traditionnelle en soulignant que la diversité des constructions impose de rester critique vis-à-vis de leur fonction. En effet, il faut exclure une utilisation uniquement défensive de l'habitat talayotique, qui a aussi pu servir de grenier, de poste de chasse, d'architecture de prestige... Mais même s'il est juste de vouloir nuancer l'aspect défensif des talayots, V. M. Guerrero rappelle que cet usage en est bien la fonction première. C'est pourquoi nous pouvons conclure que, dès la fin du premier millénaire avant notre ère, les Gymnasiae sont touchés par une forme d'insécurité maritime. Contrairement au Pityusses, ici, la mer est vue comme un danger contre lequel il faut se défendre. L'île de Minorque adopte le même type de construction, connu sous le nom de *Taulas* (« tables »), sorte de tour de guet bien moins élevée, ce qui est cohérent avec la configuration extrêmement plane de l'île et ses coups de vent particulièrement violents.

I-3) Les structures de l'échange

Le développement maritime des deux archipels en mer des Baléares suit un schéma bien différent. Nous n'avons conservé pratiquement aucune donnée sur l'échange avant le I^{er} millénaire avant notre ère. Les sources nous imposent de commencer à partir de cette date, même si, comme nous venons de le voir, la construction des Talayots sur l'île de Majorque à la fin du second millénaire suggère des relations maritimes antérieures. L'étude géomorphologique précédente nous a permis d'observer une défiance des habitants des Gymnasiae vis à vis de l'élément marin. L'archipel situé à deux journées de navigation de la côte Ibérique n'a eu que peu de contact avec l'extérieur avant le IV^{ème} siècle.

Dans les Pityusses, la construction de comptoirs phéniciens dès le VIII^{ème} siècle avant notre ère permet de tisser très tôt des relations commerciales avec l'orient. Le commerce s'organise autour des établissements phéniciens puis puniques qui deviennent un carrefour important dans les échanges en Méditerranée orientale.

Cette étude des relations maritimes en Mer des Baléares est un préalable nécessaire pour répondre aux questions ouvertes par l'étude de M. Gwyn Morgan sur la campagne de Metellus.

---

[226] G. Lilliu, *Les civilisations anciennes du bassin Méditerranéen, Corse, Sardaigne, Baléare, Ibère*, Albin Michel, coll. art du monde, Paris, 1970, p. 124.
[227] V. M. Guerrero Ayuso et alii., *art. cit*., 2002, p. 221-258.

I-3-1) La création de comptoirs phéniciens (VIII^{ème} siècle av. J.-C.)

Les historiens commencent l'histoire des relations commerciales en mer des Baléares avec l'arrivé des Phéniciens sur la côte des Pityusses au VIII^{ème} siècle avant notre ère. Il y avait sûrement des relations maritimes entre les deux archipels auparavant mais nous n'en avons gardé aucune trace.

Selon C. Gomez Bellard, la toute première installation phénicienne à Ibiza se situe à Sa Caleta, une petite péninsule pas trop élevée, entre deux criques où débouche un cours d'eau[228]. Cette première colonie fondée vers 630 av. J.-C. est très rudimentaire. Elle s'étend sur 4 hectares, on y a découvert un grand four, diverses traces d'activité textile mais surtout une grande quantité de minerai (plomb, argent). La ville est occupée jusqu'à la fin du VII^{ème} siècle sans interruption et a été utilisée comme port d'attache et de commerce. Ibiza est choisie par les Phéniciens parce qu'elle est pratiquement déserte et qu'elle offre des facilités de navigation. C. Gomez Bellard voit dans cette implantation marginale d'Ibiza une absence de besoin des Phéniciens qui ne cherchent pas à commercer avec les populations indigènes. Si l'archipel n'a été occupé qu'aussi tardivement, en dépit de ses avantages, c'est parce que les Phéniciens n'avaient pas la nécessité de faire construire un point relais permanent en mer des Baléares.

Dépourvu de minerais et peuplé de populations indigènes sous-développées, les Gymnasiae ne furent pas touchées par la présence phénicienne sauf peut-être pour le ravitaillement en eau, comme point d'escale lors de traversées maritimes.

Ce n'est qu'au VII^{ème} siècle, quand le nord de la péninsule Ibérique et le sud de la Gaule deviennent des lieux d'échange important, qu'Ebusus se développe véritablement comme le carrefour du commerce en Méditerranée. Selon C. Gomez Bellard cette implantation phénicienne n'est pas le fait des grandes familles basées dans le sud de la péninsule Ibérique à Cadix. C'est avant tout la réussite de «jeunes migrants intrépides» sans trop de moyens qui se dégage des découvertes faites lors des fouilles de la nécropole de Puig des Molins. Cette dernière est la plus grande découverte faite à Ibiza. Elle a donné lieu à un nombre impressionnant de publications au début des années 1990[229]. La cité d'Ebusus est fondée au VII^{ème} siècle et coexiste avec le comptoir de Sa Caleta. L'exploitation de la mine de S. Carlos suggère l'existence de plusieurs centres intérieurs, même si l'archéologie n'en a encore livré aucune trace. L'évolution d'Ibiza est semblable à celle des comptoirs phéniciens du pourtour méditerranéen. C. Gomez Bellard insiste sur le fait « qu'aucune donnée archéologique, ni dans la nécropole ni ailleurs, ne permet de croire à des changements sociaux ou économiques. Ce n'est

---

[228] C. Gomez Bellard, «Quelques réfexions sur les premiers établissements phéniciens à Ibiza», *Alle soglie della classicit a il Mediterranea tra tradizione e innovazione, studi in onore di sabotino Moscati*, Institu Editorial e poligrafici internazionali, Piza, Rome, 1996, p. 773.

[229] Pour plus de détail sur la fouille de la nécropole de Puig des Molins lire : C. M. Ramos, *El Vidrio Romano en El Museo Del Puig Des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1989. J. H. Fernandez, *Guida del Puig des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1983. J. H. Fernandez, *Excavaciones en la necropolis del Puig des Molins (Eivissa), Las campanas de D. Carlos Roman Ferrer: 1921-1929*, tomo I, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1992. C. Gómes Bellard, *Urna de Orejetas con incineracion infantil del Puig des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1995.

que plus tard que, suite peut-être à la crise des centre andalous, l'influence de Carthage devient plus grande (...), et l'arrivée d'un contingent de colons (du nord de l'Afrique sans doute, mais également de l'ouest, pourquoi pas?) signifie un agrandissement de l'espace urbain, le contrôle et l'exploitation du terroir agricole qui entoure la baie et la création d'un sanctuaire *extra-muros*, à Illa Plana[230] ».

I-3-2) La période Carthaginoise (V^{ème} – II^{ème} siècle av. J.-C.)

Pour une grande partie de l'historiographie, la période dite classique de l'histoire d'Ibiza (V^{ème} au III^{ème} siècle avant notre ère), avait été celle de son apogée[231]. En témoignent les données archéologiques de la nécropole de Puig des Molins, en particulier le nombre impressionnant d'hypogées et leurs richesses abondantes. L'appauvrissement du mobilier funéraire à partir du III^{ème} siècle dans la nécropole semblait traduire le déclin progressif de l'économie d'Ibiza à l'époque punique. D'autant plus que qu'elle coïncidait avec l'engagement d'Ebusus aux côtés de Carthage lors des guerres puniques. En effet, en tant qu'ancienne colonie, Ebusus était le partenaire commercial privilégié des Carthaginois. Elle a donc participé à son ravitaillement pendant l'ensemble des conflits. Elle s'est, de plus, engagée militairement contre Rome lors du passage de sa flotte aux abords des côtes Pityusses. La cause du déclin d'Ebusus était donc une conséquence logique de la défaite punique. Néanmoins les études récentes menées par l'équipe de C. Gomez Bellard dans les années 80 et 90 ont permis de réviser cette vision trop simpliste de l'Ibiza punique[232]. En effet, loin de constituer une preuve de récession économique, le mobilier funéraire est aujourd'hui étudié comme un changement dans les habitudes d'inhumation. Ce mouvement dans les habitudes n'est ni un cas isolé ni ponctuel, il est commun à la majeure partie du monde punique[233]. Malheureusement le matériel archéologique pour la période phénico-punique sur l'île d'Ibiza est trop lacunaire pour construire des hypothèses solides. Il faut donc se tourner vers l'extérieur pour rendre compte de l'économie et du commerce ébusitain.

A ce stade de notre recherche il convient de faire une distinction entre les positions d'Ibiza et celles de Majorque et Minorque vis à vis de Carthage. L'archipel des Pityusses est une enclave punique qui a fourni un appui logistique important en armes et en homme aux Carthaginois pendant toute la durée du conflit[234]. Sûrement des mercenaires recrutés à Majorque et Minorque par des agents ébusitains installés sur les îlots en bordure des côtes. C'est en tout cas ce que suggère la fouille de l'îlot d'En sales sur l'île de Majorque dont la

---

230 C. Gómes Bellard, «Quelques réfexions sur les premiers établissements phéniciens à Ibiza», *Alle soglie della classicit a il Mediterranea tra tradizione e innovazione, studi in onore di sabotino Moscati*, Institu Editorial e poligrafici internazionali, Piza, Rome, 1996, p.775. Pour plus de détail sur la création d'Ibiza lire l'article de C. Gómes Bellard, «Ebusus», J.-L. Jimenez Salvador et A. Ribera i la comba (ed.), *Valenci y las primeras ciudades romanos de Hispania*, Valencia, 2002.

231 Lire avec profit la synthèse réalisée par M. Tarradell et M. Font, *Eivissa cartaginesa*, Barcelona, 1975, p. 69-72.

232 Pour plus de renseignements sur cette question lire l'article de synthèse de C. Gómes Bellard, « L'île d'Ibiza à l'époque des guerres puniques », *Studia Phoenicia*, 1989, 10, p. 85-97.

233 La bibliographie est abondante sur cette question, lire l'ouvrage de M. H. Fantar, *Eschatologie phénicienne et punique*, Tunis, 1970 et H. Benichou-Safar, *Les tombes puniques de Carthage. Topographie, structures, inscriptions et rites funéraires*, Paris 1982, p. 317-321.

234 Tite Live, *Histoire romaine*, XXVIII, 37.

fréquentation a été assez courte entre 225 et 190[235]. Le lieu a été fréquenté par les marins et commerçants puniques d'Ibiza. Les constructions en matériaux périssables laissent penser que le site a surtout servi comme point d'escale important dans la navigation de cabotage autour de l'île. Il a surtout été utilisé afin de contrôler les populations indigènes talayotiques et permettre la levée de mercenaires pendant la seconde guerre punique. En réaction, dès le début de la seconde guerre punique en 217, Scipion tenta de briser Ebusus en organisant un siège autour de la ville[236]. Mais, la cité tint bon et Scipion dut se contenter de dévaster les champs alentour. Par opposition, l'archipel des Gymnasiae présente une organisation sociétale totalement différente comportant divers archaïsmes caractéristiques des communautés préhistoriques du Bronze Tardif (méconnaissance du tour de potier par exemple). Nos sources littéraires soulignent l'importance de Majorque et Minorque dans la levée de mercenaire en particulier des frondeurs. Les données archéologiques permettent de préciser un peu mieux la situation des Gymnasiae à l'époque Carthaginoise.

L'enclos fortifié de l'Hospitalet offre un exemple intéressant d'une construction atypique des Carthaginois sur l'île de Majorque. La forme de l'habitat est talayotique avec une ouverture sur la côte qui ne ressemble pas du tout à l'habitat indigène classique. Grâce à une fouille précise du site, V. M. Guerrero Ayuso conclut qu'il s'agit là d'un réseau de forteresses carthaginoises utilisé dès le V^{ème} siècle avant notre ère pour la levée de mercenaires[237]. La datation correspondrait avec les besoins de Carthage lors des campagnes contre les Grecs en Sicile. L'îlot de l'Hospitalet conserve sa forme primitive jusqu'à la fin de son occupation au III^{ème} siècle de notre ère. Parmi le matériel mis au jour on trouve en majorité des amphores ébusitaines cylindriques de type Mañá D/1A.

Dès la fin du IV^{ème} siècle, les commerçants ébusitains se sont installés sur les îlots côtiers au large de l'île de Majorque. Le comptoir de Na Guardis est le plus important avec la construction d'un véritable établissement colonial. Il semble évident que sa fonction essentielle n'a pas été de lever des troupes pour les Carthaginois. « A partir de ce genre de fondations aura lieu non seulement une pénétration des produits ébusitains et d'autres provenances, mais encore assisterons-nous au début d'un processus d'acculturation dans le monde talayotique, aux manifestations multiples qui ne sont pas toujours faciles à comprendre et n'ont commencé à être étudiées que très récemment[238]. ». Na Guardis a été utilisé comme point de mouillage depuis le VI^{ème} siècle puis devient un véritable «*port of trade*» entre les IV^{ème} et I^{er} siècle av. J.-C[239]. Mais l'îlot n'a pas seulement été utilisé comme espace portuaire, il comporte aussi des ateliers de production (métallurgique par exemple), ainsi que de nombreuses activités artisanales et industrielles. Pour V. M. Guerrero Ayuso, la fouille archéologique

---

235 V. M. Guerrero Ayuso, « Majorque et les guerres puniques données archéologiques », *Studia Phoenicia X, "Punic Wars"* , Leuven, p.109-113.

236 Tite Live, *Histoire romaine*, XXII, 20, 7.

237 V. M. Guerrero Ayuso, *art. cit.*, 2002, p. 221-258.

238 C. Gómes Bellard, «L'île d'Ibiza à l'époque des guerres puniques», E. Devijver H.; Lipinski (eds.), *Punic wars : proceedings of the conference held in Antwerp from the 23th to the 26th of november 1988 in cooperation with the Department of History of the Universiteit Antwerpen (U.F.S.I.A.)*, Leuven : Peeters , 1989 , p. 85-97, pour plus de détail sur toute ces questions lire aussi : V. M. Guerrero Ayuso, *La colonizacion punico-ebusitana de Mallorca*, Ibiza, 1984, Trabajos dei Museo Arqueologico de Ibiza, II.

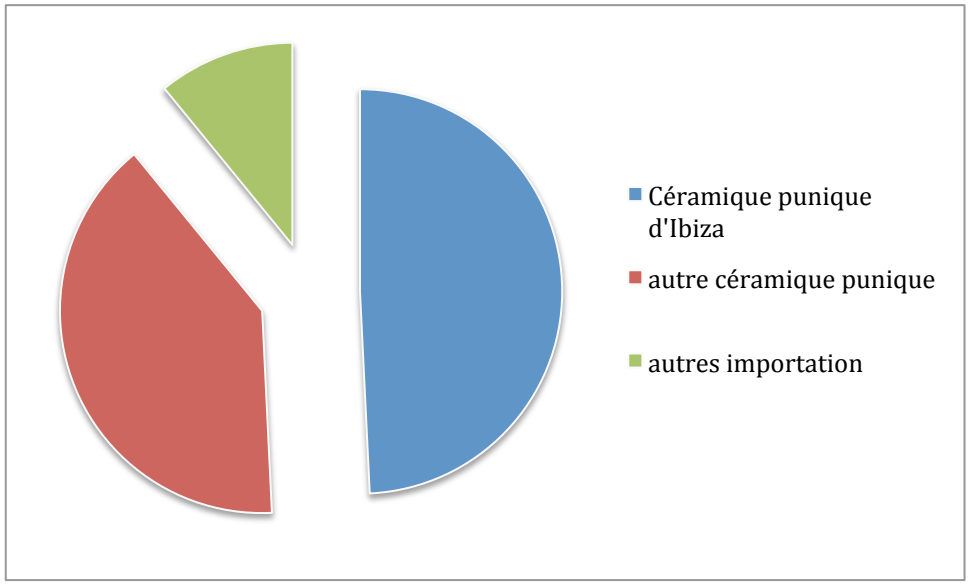
239 V. M. Guerrero Ayuso et alii., *art. cit.*, 2002, p. 251-258.

de Na Guardis prouve que les guerres puniques n'ont pas un eu d'impact négatif sur l'expansion du commerce ébusitain. « La fin de la Deuxième Guerre Punique n'entraîna pas un amoindrissement de l'activité ; au contraire, du IIème siècle jusqu'à la conquête romaine (par Metellus), l'île connaît une période florissante pour les négociants ébusitains qui, plus que jamais, tiendront un rôle dans la redistribution de produits venus de l'extérieur, italiques et carthaginois en particulier ; bien entendu les produits ébusitains sont toujours majoritaires sur l'île. En effet, avant 146 et la fin de la troisième guerre punique, les produits distribués à Na-Guardis proviennent à 15% de Carthage, à 20% d'Italie et majoritairement d'Ibiza (60-70%)[240]. Si la défaite de Carthage en 202 favorise l'entrée des commerçants Italiques sur le marché des Gymnasiae, ces derniers ne supplantent pas pour autant le rôle prépondérant d'Ebusus. Au contraire, la fin des guerres puniques donne lieu à une intensification du rôle d'Ibiza dans le contrôle maritime de la mer des Baléares.

L'expansion d'Ibiza comme un grand centre économique de l'ouest méditerranéen est renforcée par la découverte d'un nombre considérable de produits (amphore, vaisselle, monnaie) sur les côtes ibériques plus généralement. Nous manquons malheureusement d'étude globale présentant la vaisselle d'importations puniques sur le sol Ibérique. Une étude locale menée au sud de Barcelone par l'équipe de J. Sanmarti[241] à la fin des années 80, début 90 permet d'établir que les amphores puniques sont extrêmement importantes sur les sites Ibériques. Tout particulièrement celui d'Alorda park, qui présente sur un total de 12% d'importations céramiques près de 80% de produits puniques provenant en majorité d'Ebusus (voir fig.1) Ibiza va tisser un réseau de relations commerciales particulièrement dense qui s'étend du nord de la Gaule jusqu'à la pointe de l'Afrique. L'archipel va profiter de sa position de carrefour privilégié, point de mouillage obligatoire sur la route entre Cadix et Massalia.

[240] J. Ramon, *Ibiza y la circulation de anforos fenicias y punicos en el Mediterraneo Occidental*, Ibiza 1981, p. 25-26.

[241] J. Sanmarti et J. Santacana, «La ceràmica grega fina de l'assentament ibèric d'Alorda Park (Calafell, Baix Penedès, Tarragona) : segles VI-IV a.C.», *Pyrenae*, 1996, 27, p. 117-139.



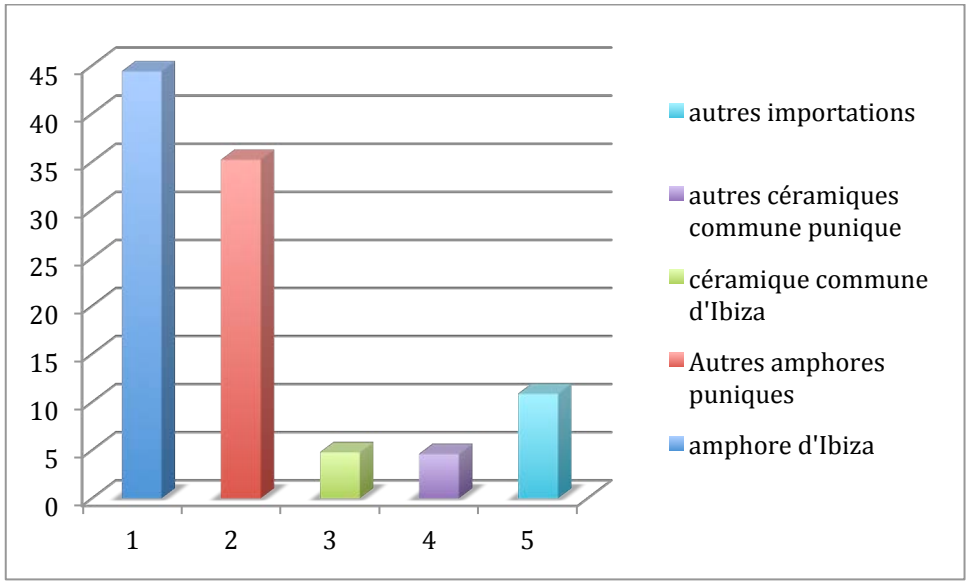


Figure 1 Importation du IIIème siècle av. J.-C. sur le site Ibérique d'Alorda Park, d'après J. Sanmarti et J. Santacana[242]

A partir du IIème siècle avant notre ère les monnaies ébusitaines sont largement diffusées en mer des Baléares. C'est à la même période que commence à circuler la seule monnaie d'argent frappée en Méditerranée occidentale connue à ce jour. La liste des régions où ont été retrouvées des monnaies ébusitaines est impressionnante : la Catalogne, la côte d'Alicante, les Gymnasiae, le Languedoc, les bouches du Rhône, la côte algérienne, la Sardaigne, la Sicile, la Campagnie et Carthage[243]. Les relations avec les Gymnasiae s'intensifient avec l'extraction et la production de métaux dans le nord de Majorque. Si l'îlot de

[242] *Ibid* p. 121-126.

[243] M. Campo, «Las relaciones de Ebusus con el exterior a través de los hallazgos monetarios (siglos III-I a.C.)», *ACFP*, 1, Rome, 1983, volume 1, p. 145-156.

l'Hospitalet est abandonné, le comptoir de Na-guardis est, de son côté, renforcé, et devient un point important dans la navigation hauturière. Les produits ébusitains et puniques se répandent dans tous les milieux indigènes et talayotiques, aussi bien à Majorque qu'à Minorque. Les Gymnasiae évoluent en relation avec la croissance d'Ebusus dans un processus d'acculturation que l'on a encore des difficultés à apprécier faute de sources.

I-3-2) Les routes de commerce

Le travail particulièrement pertinent de Pascal Arnaud[244] sur *les routes de la navigation antique* offre une bonne base de départ pour notre étude. Ebusus est située sur la route de cabotage entre Baelo, Tarraco et Massalia. Il y a seulement un jour de navigation entre le port de Dénia et celui d'Ebusus, un jour de plus est nécessaire pour se rendre dans les Gymnasiae. La route de navigation hauturière entre Igilgili au nord de l'Afrique et Massalia pousse les marins à faire escale sur l'île de Majorque afin de se réapprovisionner. Malheureusement ce sont les seules données retenues par Pascal Arnaud dans son étude.

Les données de l'archéologie sous-marine permettent de préciser un peu ce schéma. L'épave punique de Cabéra II a fait naufrage en bordure des côtes de l'îlot de Cabera au sud de Majorque, elle a été fouillée par l'équipe de V. M. Guerrero Ayuso à la fin des années 80[245]. Le naufrage de l'épave est daté du IIIème siècle avant notre ère. Selon les conclusions du rapport de fouilles elle a été affrétée par Carthage, a complété sa cargaison à Ibiza et devait faire route vers Empúries. Elle était majoritairement composée d'amphores cylindriques puniques ébusitaines Mañá D/1A et d'amphores bitronconiques ébusitaines P.E.16. On y trouvait aussi de la vaisselle de table fabriquée dans les ateliers d'Empúries.

L'épave du Binisafuller a été retrouvée au large des côtes de Minorque, elle a été fouillée par l'équipe de V. M. Guerrero Ayuso et est datée du III^{ème} siècle avant notre ère[246]. Cette épave est particulière dans la mesure où on y trouve majoritairement des amphores de type ibérique : 150 amphores ibériques du type Mañá B-3, de Catalogne de type P.E.14 et quelques amphores ébusitaires P.E.15. Ce navire illustre le grand commerce d'exportation des communautés ibériques de Catalogne. Lors de son dernier voyage il est parti du port de Cavarres pour une destination que l'on ne peut pas déterminer encore aujourd'hui. Le peu d'amphores ibériques retrouvées à Minorque laisse penser que le navire était à destination d'Ibiza pour un retour dans les Gymnasiae ensuite. La présence d'une amphore sarde laisse penser que les routes de commerce Tyrrhéniennes font partie du réseau commercial de la mer des Baléares.

Pour conclure, on remarque que les Baléares se trouvent dans une position de carrefour privilégié en Méditerranée occidentale. L'influence de Carthage qui est prépondérante au début s'estompe progressivement au profit d'Ibiza. En effet, si les Pityusses sont un très gros centre, les Gymnasiae ont tissé des liens avec les

---

[244] P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique, itinéraire en Méditerranée*, Errance, Paris, 2005, p.154-155.

[245] V. M. Guerrero Ayuso, «Majorque et les guerres puniques données archéologiques», *Studia Phoenicia X, "Punic Wars"* , Leuven, p. 99-114.

[246] V. M. Guerrero Ayuso, J. Miro et J. Ramon, «L'épave du Binisafuller (Minorque) un bateau de commerce punique du IIIe siècle av. J.-C.», *Studia Phoenicia X, "Punic Wars"* , Leuven, p. 115-125.

communautés ibériques catalanes. Sur le long terme on remarque qu'entre les VI[em] et I[er] siècles avant notre ère, Ebusus est au coeur des échanges en mer des Baléares. Son rôle connait une évolution constante jusqu'à trouver son apogée après la chute de Carthage en 146 av. J.-C.

I-3-3) La transformation rapide des cadres hérités de la protohistoire (II[ème] – I[er] siècle av. J.-C.)

Dix ans après la prise de la ville de Numance en 133 et la création de la province romaine d'Hispanie, la mer des Baléares échappe encore à la domination romaine. Les deux guerres puniques n'apportent pas de changement déterminant dans les structures de l'échange. La cité d'Ebusus prend position en faveur de Carthage et organise la conscription de mercenaires pour l'armée de Magon. Les Gymnasiae ont une position beaucoup plus nuancée, se rebellant régulièrement devant la levée massive de mercenaires par les Carthaginois. Par exemple en 205, Magon souhaitait hiverner à Majorque mais ses troupes sont mises en déroute « à coup de cailloux » et obligées de quitter l'île pour aller s'installer sur Minorque[247]. Après la bataille de Zama en 202, l'influence de Carthage s'amenuise très rapidement et est remplacée presque naturellement par Ebusus. En effet, en 197, Rome laisse leur indépendance aux îles de l'Espagne orientale en ne les incluant pas à la province romaine d'Espagne citérieur. C. Gomez Bellard conclut ainsi:

> « La Deuxième Guerre punique et la défaite de Carthage n'ont pas entraîné la fin immédiate du monde punique de l'Extrême Occident. Les restes matériels, dont nous pourvoit l'archéologie, indiquent clairement qu'il ne faut pas parler seulement d'une vague survivance d'un substrat culturel, d'une langue, de certaines coutumes, ce dont nous possédons des témoignages précieux en Espagne, mais il faut reconnaître que la métropole et certaines villes aux vieilles racines puniques conservèrent intacts – ou presque – leurs circuits commerciaux. Dans le cas d'Ibiza, il s'agit sans aucun doute de l'époque de sa plus grande prospérité.
>
> Rome devait avoir de bonnes raisons pour tolérer cette situation et, tout au moins dans le cas de la Péninsule Ibérique, nous pensons entre autres, à la nécessité de compter sur les infrastructures existantes au moment de la conquête jusqu'à ce que Rome puisse s'assurer du contrôle des routes, des marchés, bref, des ressorts économiques : tout cela lui coûtera du temps et de durs efforts. Dans le cas de Carthage, la parole est aux chercheurs qui étudient la dernière période de son existence, mais peut-être faut-il penser que les Romains avaient cru en avoir fini avec Carthage en 202 et qu'ils furent les premiers surpris de l'étonnante récupération des Puniques.
>
> Nous voulons finir en soulignant que la Troisième Guerre Punique constitue une autre preuve de l'autonomie des centres puniques d'Occident dont nous parlons. La crise finale de 146 ne représente pas un grand changement pour Ibiza, car l'effondrement de l'économie et du commerce ébusitains n'eut lieu que dans les années qui suivirent la conquête des Baléares par Métellus, en 123, ce que l'archéologie, à nouveau, nous fait connaître, mais l'époque des Guerre Puniques était alors close[248]. »

La transformation des routes de commerce s'opère lors de la campagne de Metellus. En moins de cinquante ans, la puissance ébusitaine s'efface au profit des deux nouvelles cités portuaires créées par Rome.

---

[247] Tite Live, *Histoire romaine*, XXVIII, 37,4.
[248] C. Gómez Bellard, *op. cit.,* 1989, p. 96-97.

Au terme de cette étude de la mer des Baléares nous devons bien admettre notre déception au regard des sources concernant la piraterie. Aucune étude moderne ne porte véritablement sur notre objet de recherche et les sources archéologiques n'apportent pas plus de certitudes. Plusieurs éléments relevés ci-dessus attirent toutefois notre attention et permettent de poser les jalons d'une réflexion. Contrairement à ce qu'affirmait M. Gwyn Morgan, les îles Baléares n'ont pas été colonisées par une bande de pirates au II^{ème} siècle avant notre ère. L'ensemble de notre documentation relève en effet une continuité dans les structures de la population et des échanges entre le VIII^{ème} et I^{er} siècle.

L'étude du paysage des différents archipels disséminés en mer des Baléares illustre leur singularité. Les particularités des Pityusses, situées à seulement une journée de navigation de la côte hispanique et pourvues d'une végétation particulièrement fertile, expliquent leur colonisation par les Phéniciens au VIII^{ème} siècle avant notre ère. Le comptoir d'Ébusus connaît un développement sans discontinuité jusqu'au I^{er} siècle av. J.-C. Après la chute de Carthage en 202, les Pityusses deviennent le centre du commerce dans cette région de la Méditerranée. En parallèle, l'archipel des Gymnasiae se développe pratiquement en autarcie jusqu'au IV^{ème} siècle avant notre ère. L'architecture talayotique, constituée de tours de guet, peut être expliquée par la nature très compartimentée du paysage des îles de Majorque et Minorque. Une forme d'insécurité maritime, difficile cependant à déterminer, a sûrement contribué au développement de ces constructions très particulières.

I-4) la « piraterie » en mer des Baléares

I-4-1) L'insécurité maritime en mer des Baléares

Notre dossier de sources utilisées pour caractériser l'insécurité maritime en mer des Baléares est bien mince. Nous sommes contraints de formuler des hypothèses en nous basant sur quelques impressions : il faut donc rester extrêmement prudent dans l'interprétation de la documentation ainsi que dans l'utilisation des hypothèses formulées.

Puisque la piraterie n'est jamais évoquée hors de la conquête romaine, il apparaît important de nous arrêter sur le sens donné à ce terme en mer des Baléares. Lorsqu'elle ne concerne pas une cité puissante, la piraterie peut être rapportée à des conflits de basse intensité qui se traduisent par des raids ou des pratiques de pillages endémiques. Il est d'ailleurs fort probable que l'insécurité maritime évoquée à propos des Baléares ne dépasse pas ce niveau, qui suffit à expliquer la multitude de talayots présent sur l'île.

L'étude des tours de guet situées sur la côte hispanique voisine fournit quelques éléments d'interprétation supplémentaires pour notre analyse. L'historiographie relative aux tours et maisons fortes hispaniques est dense et a donné lieu à de multiples controverses concernant la fonction de ces tours et leur lien possible avec le brigandage ou la piraterie[249]. Malheureusement le dossier de

[249] Pour une synthèse des discussions lire avec profit : P. Moret, « Tours de guet, maisons à tour et petits établissements fortifiés de l'Hispanie républicaine : L'apport des sources littéraires » ; P. Moret et T. Chapa

sources est encore plus ténu que celui que nous avons présenté pour les talayots de l'île de Majorque. Nous ne reprendrons pas ici l'ensemble du dossier compte tenu de l'intérêt relatif des informations qu'il révèle pour notre objet de recherche. L'historiographie s'est surtout intéressée à la localisation et à la description des tours cités dans les textes littéraires. Les Romains utilisaient le terme « *turris* » pour désigner cette forme d'habitat. Cette dénomination générique recouvre une diversité de forme : tour, tour de guet littoral, village-tour, village fortifié. Les « tours d'Hannibal », citées par Pline[250], sont un cas particulier offrant une perspective intéressante pour notre objet d'étude :

> « En conséquence, un jour quel qu'il soit et une nuit quelconque ne sont jamais les mêmes en même temps pour toute la terre, l'interposition successive du globe produisant la nuit, et la marche du soleil amenant le jour. Ce fait est attesté par de nombreuses observations faites en Afrique et en Hispanie sur les tours d'Hannibal ; en Asie, où un système analogue de protection par des postes de guet a été mis en place à cause de la peur des pirates ; ont montré plus d'une fois que les feux des signaux de la première tour, allumés à la sixième heure du jour (au milieu de la journée), ont été vus à l'autre extrémité de la ligne à la troisième heure de la nuit[251]. »

Dans ce passage, Pline ne traite pas spécifiquement des tours de l'Hispanie, il cherche à expliquer l'alternance des cycles jour-nuit ainsi que la circonférence de la terre. A titre d'exemple, il cite les « tours d'Hannibal », construction particulière destinée à protéger les côtes contre les pirates. Chaque tour possède en son sommet un bûcher destiné à être allumé pour prévenir d'un danger. Pline évoque un réseau de tours bordant les côtes occidentales de l'Hispanie. Il n'y a pas lieu de douter de l'historicité du texte de Pline : les tours sont ici citées comme un exemple connu de tous. Qui plus est, Pline l'Ancien connaît la province d'Hipanie, pour l'avoir maintes fois parcourue lorsqu'il était propréteur. Il consacre d'ailleurs à cette province l'ensemble du livre III de son Histoire Naturelle. Néanmoins, Pierre Moret nous invite dans plusieurs publications sur cette question à être très prudent dans l'interprétation de ce texte[252]. En comparant les tours avec celles d'Asie il est évident qu'elles sont de construction et d'utilisation très diverses. Le texte de Pline étant très bref il ne nous donne aucune information sur la diversité des structures et des utilisations que pouvait couvrir

---

(eds.), *Torres, Atalayas y casas fortificadas, Explotacion y control del territorio en Hispania (S.III a. de C.- S. Id. de C.)*, Casa de Velazquez, Madrid, 2004, p.13-29. Lire sinon les travaux de : A. Garcia y Bellido, « Bandas y guerillas en las luchas con Roma », *Hispania*, V, 1945, p. 547-604 ; J. Fortea et J. Bernier, *Recintos y fortificaciones ibéricos en la Bética*. Mémorias del Seminario de Prehistoria y Arqueologia, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1970 ; J. R. Carrillo Diaz-Pines, « *Turres Baeticae* : una reflexion arqueologica », *Anales de Arqueologica Cordobesa*, 10, 1999, 33-86.

250 Pline, *Histoire Naturelle*, II, 181.

251 *Multis hoc cognitum experimentis in Africa Hisnaniaque turrium Hannibalis, in Asia uero propter piraticos terrores simili specularum praesidio excitato*, etc. Texte réuni par J. Beaujeu (CUF, Paris, 1950) ; traduit par P.. Moret dans son article sur la question : «*Spectat etiam nunc Hispania*... Deux millénaires après Pline, quel regard porter sur les tours rurales de l'Hispanie romaine ?», dans S. Celestino & V. Mayoral (éd.), Los paisajes agrarios de la romanización: arquitectura y explotación del territorio (Instituto de Arqueología de Mérida, 23-24 de octubre de 2008), Mérida, CSIC, 2010, p. 22.

252 La documentation sur cette question est très importante et a donné lieu à plusieurs controverses historiques. P. Moret offre un regard neuf sur cette question dans deux publications : *Torres, atalayas y casas fortificadas. Explotacion y control del territorio en Hispania (s. III a. de C. - s. I d. de C.)*, Madrid, Espagne, 20002. P. Moret, *art. cit.*, 2010. Les controverses portent sur le nom donné à ces tours de guet par Pline : *turrium Hannibalis* - les tours d'Hannibal-. Plusieurs historiens ont daté ces constructions de l'ère punique. Pierre Moret propose l'hypothèse selon laquelle Pline a réutilisé ici un nom donné couramment par les habitants de l'Hispanie à ces constructions. La datation est donc toute relative.

ce type de construction. Ainsi, même si leur fonction première est évidemment celle de poste de guet, progressivement les populations s'en sont détachées pour optimiser leur construction. Il semble, en effet, irréaliste que l'ensemble des villages des côtes hispaniques ait eu la capacité d'organiser une surveillance constante de la mer sans la coupler avec une autre fonction. D'autant plus que ces tours sont situées dans des espaces ruraux relativement peu peuplés. Elles sont progressivement devenues des formes de marqueurs sociaux, un moyen de manifester sa puissance, sa richesse par rapport à ses voisins. Elles peuvent aussi avoir été utilisées pour entreposer du blé ou du matériel agraire. L'archéologie ne nous permet pas à l'heure actuelle de répondre à la question de l'utilisation que les populations locales faisaient de ces constructions.

Afin de poursuivre la discussion, un texte de Tite-Live, commenté par P. Moret, apporte quelques éléments d'analyse supplémentaires :

> « Pendant l'été 217, la flotte de Cn. Scipion, sortie du port de Tarragone, est parvenue à dix milles de l'embouchure de l'Ebre. Deux navires marseillais, envoyés en éclaireurs, l'informent que la flotte Carthaginoise est stationnée dans l'estuaire, et que le camp de l'armée ennemie est établi sur les rives du fleuve. Scipion lève alors l'ancre et fait mouvement vers la flotte ennemie, dans l'espoir de la surprendre au mouillage. L'Hispanie possède de nombreuses tours, situées sur des lieux élevés, qui servent à la fois de postes de guet et de fortifications contre les bandits (*latrones*)[253]. »

Le terme utilisé ici n'est pas celui de pirate, il s'agit du vocable générique utilisé pour le bandit. Selon l'interprétation proposée par P. Moret :

> « *Latrones*, habituellement traduits par « bandits » ou « brigands », a une signification plus large. On sait qu'en droit romain, le terme *latrones* désignait toute une communauté - peuple ou cité - qui se livrait à des actes hostiles contre Rome sans lui avoir déclaré la guerre en bonne et due forme. Sont aussi susceptibles d'être appelés *latrones* tous les barbares qui se faisaient entre eux la guerre sans se conformer aux codes institués dans le cadre de la cité grecque ou de l'État romain. En l'occurrence, compte tenu de la date - en 217 la conquête romaine de la vallée de l'Ebre n'a pas encore commencé-, les actes de *latrocinium* auxquelles se réfère la source de Tite-Live ne peuvent concerner que des guerres intertribales faites de coups de main et de razzias, qui opposaient les uns aux autres des peuples ibères[254]. »

L'étude de l'habitat côtier permet de formuler quelques hypothèses sur la nécessité pour les populations locales de se protéger contre un ennemi maritime potentiel. Malgré tout, il nous faut noter que cette menace n'est pas permanente. L'utilisation de ces structures dans un circuit économique plus large laisse penser qu'elles ne servaient pas qu'à surveiller les côtes. En effet, afin d'être réellement effectif, il faut qu'un village ait la capacité de mobiliser un groupe de personnes sur ces tours afin de surveiller le territoire, ce qui ne peut être maintenu sur une longue durée. Ces structures ont ainsi vraisemblablement été utilisées de diverses manières afin de les rentabiliser davantage. Néanmoins, la menace pirate n'en reste pas moins omniprésente.

Ces quelques sources sont bien minces pour construire un argumentaire solide permettant de déterminer l'importance de la piraterie en mer des Baléares. Même si l'absence de preuve n'est pas une preuve en soi il s'avère que le peu de données à notre disposition tend à suggérer une importance toute relative de la

---

[253] Tite Live, *Histoire romaine*, XXII, 19, 5-7

[254] P. Moret, *art. cit.*, 2004, p. 16-17.

piraterie dans cette région de la Méditerranée. Nous pouvons néanmoins dresser deux conclusions, avec toute la prudence nécessaire, de cette étude préalable : premièrement, nous ne pouvons ignorer qu'il existait une insécurité maritime en mer des Baléares même s'il est impossible, dans l'état actuel de la recherche, d'en dresser les contours. Deuxièmement, le caractère polymorphe des constructions utilisées pour la protection des côtes nous invite à nuancer l'omniprésence de cette insécurité. La piraterie apparaît comme peu organisée, ne frappant pas de manière régulière, obligeant les locaux à diversifier l'utilisation des tours.

I-4-2) La campagne romaine

Après avoir fait un rapide tour d'horizon de l'ensemble de notre documentation sur l'insécurité maritime en Méditerranée occidentale il convient d'aborder, avec toute la prudence qui s'impose, les textes littéraires relatifs à la campagne militaire romaine de 133.

Dans sa description de la mer des Baléares, Strabon nous propose une description des événements relatifs à la campagne de Q. Metellus :

> « L'heureuse nature des lieux fait que les habitants de ces îles, tout comme ceux d'Ebusus, sont d'humeur pacifique. Mais la présence parmi eux de quelques scélérats qui avaient fait alliance avec les pirates de la mer intérieure suffit à les compromettre tous, et donna lieu à l'expédition de Métellus, qui y conquit le surnom de Baléarique et y fonda en même temps les villes dont nous avons parlé. Du reste, tout pacifiques que sont les habitants de ces îles, ils se sont fait, en repoussant les fréquentes agressions auxquelles les exposaient leurs richesses, la réputation des frondeurs les plus adroits qu'il y ait au monde; et, si ce qu'on dit est vrai, leur supériorité dans le maniement de cette arme remonterait à l'époque où les Phéniciens occupèrent ces îles. On croit aussi que ce sont les Phéniciens qui ont introduit chez ces peuples l'usage des tuniques à large bordure de pourpre. [Auparavant ils ne connaissaient que les tuniques unies et la grossière sisyrne, qu'ils quittaient même pour marcher au combat, ne gardant alors qu'un bouclier passé dans leur bras [gauche], tandis que leur main [droite] brandissait une javeline durcie au leu et quelquefois armée d'une petite pointe de fer. Ils portaient en outre, ceintes autour de la tête, trois frondes faites de mélancranis, de crin ou de boyau, une longue pour atteindre l'ennemi de loin, une courte pour l'atteindre de près, et une moyenne pour l'atteindre quand il était placé à une distance médiocre. Dès l'enfance, on les exerçait à manier la fronde, et, à cet effet, les parents ne donnaient à leurs enfants le pain dont ils avaient besoin que quand ceux-ci avec leurs frondes l'avaient abattu de l'endroit où il était placé. Métellus connaissait leur adresse, et, quand il fut pour aborder dans leurs îles, il fit tendre des peaux au-dessus du pont de chaque navire pour que ses hommes assent abrités contre les projectiles des frondeurs gymnésiens. 3000 colons pris parmi la population romaine de l'Ibérie[255]. »

Cette description de Strabon est un témoignage de seconde main réalisé avec le concours d'une autre source, dans le cas présent probablement Posidonios. En découlent plusieurs approximations inhabituelles chez Strabon sur la géographie des lieux. Par exemple, il y a une confusion entre les archipels Gymnasiae et Pityusses en particulier sur leurs rapports avec les Phéniciens. Les données archéologiques que nous avons étudiées précédemment prouvent que la construction de comptoirs commerciaux phéniciens s'est faite à Ebusus et non pas à Majorque et Minorque. La technique de combat décrite ici est particulière à l'archipel : la fronde. Cet épisode est décrit presque avec les mêmes termes chez Diodore de Sicile :

[255] Strabon, *Géographie*, texte traduit du grec par F. Lasserre, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1967, III, 5, 2, (disponible dans son intégralité en annexe).

> « Pendant la guerre ils lancent des pierres énormes, et avec une telle force, qu'on les croirait lancées par une catapulte. Dans les sièges des places fortes, ils atteignent ceux qui défendent les créneaux ; et dans les batailles rangées ils brisent les boucliers, les casques et toute l'armure défensive de l'ennemi. Ils visent tellement juste qu'il leur arrive rarement de manquer le but. Ce qui les rend si adroits, c'est qu'ils se livrent à cet exercice dès leur première jeunesse, et que les mères elles-mêmes forcent leurs enfants à manier continuellement la fronde. Elles leur donnent pour but un pain fixé à un poteau; et les enfants restent à jeun jusqu'à ce qu'ils aient atteint ce pain, et obtenu de la mère la permission de le manger[256]. »

Ce parallèle laisse supposer une source commune à la rédaction de cet extrait. Les mercenaires des Gymnasiae sont identifiés par le maniement de la fronde. Cette technique de combat est aussi utilisée pour protéger la côte d'une attaque maritime. Strabon précise dans cet extrait que Métellus protègera ses navires des jets de pierre en tendant des voiles au dessus de ses navires. Tite Live, dans un tout autre contexte, nous livre une description équivalente de la défense des côtes de l'île de Majorque :

> **« 6** Mais, comme si des Romains avaient habité cette île, les gens y attaquèrent en ennemis la flotte carthaginoise. Si maintenant ils se servent surtout de la fronde, c'était alors leur seule arme, et pas un homme d'une autre nation, dans son maniement, ne l'emporte autant que ne le font tous les Baléares sur les autres peuples. **7** Aussi tomba-t-il une telle quantité de pierres, semblable à une grêle très serrée, sur la flotte qui s'approchait déjà de la terre, que, n'osant entrer dans le port, on tourna les vaisseaux vers le large[257]. »

L'événement raconté dans cet extrait se déroule pendant la Seconde Guerre Punique, lorsque les troupes de Magon ont été repoussées par les habitants des Gymnaniae afin d'éviter une nouvelle levée de mercenaires. Nous ne reviendrons pas sur cet événement déjà étudié précédemment, mais il faut toutefois relever quelques éléments sur la tactique de combat utilisée. Depuis la côte, les populations indigènes jettent des pierres aux navires afin de se protéger et les pousser au naufrage. Cette technique de combat ressemble plus à celle pratiquée par des naufrageurs plutôt qu'à un acte de piraterie. Il n'est nulle part fait mention de rapines, pillage, et autres coups de main depuis un navire. En effet, dans aucun des textes littéraires consacrés à la piraterie des Baléares il n'est jamais fait mention d'un quelconque engin flottant. Cette notion est pourtant essentielle dans notre définition de la piraterie ; elle est nécessaire pour différencier la piraterie du brigandage. Le point d'origine de l'agression provient, dans ce cas précis, de la terre et non pas de la mer. Dans la description faite de la piraterie des Baléares on ne reconnaît aucun élément propre à ce que ce terme recouvre normalement. Il n'y a pas de navires, seulement quelques «radeaux grossiers», et l'attaque rapide ne concerne pas une côte, une cité, mais les navires qui s'approchent du rivage. La situation décrite est donc bien celle du naufrageur et non pas du pirate. On sait que les difficultés de navigation étaient accrues aux abords des îles à cause des vents violents ainsi que des côtes rocheuses, ce qui a pu favoriser cette pratique. Les épaves retrouvées en abondance autour de Majorque et de Minorque sont autant d'indices supplémentaires à apporter au dossier. Il n'est donc pas difficile

---

256 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, texte traduit du grec par P. Goukowsky, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1978, XVIII, 5, 18, (disponible dans son intégralité en annexe).

257 Tite Live, Histoire romaine, texte traduit du latin par P. Jal, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1995, XXVIII, 37, (disponible dans son intégralité en annexe).

d'imaginer une application stricte du droit de naufrage et de mouillage par les locaux.

Par ailleurs, les textes cités précédemment ne font jamais mention d'une quelconque relation avec les pirates ligures. L'hypothèse proposée par M. Gwyn Morgan dans son article[258] paraît donc parfaitement arbitraire. De plus, cet auteur ne définit jamais ce qu'il entend par piraterie. Dès lors, il fait l'erreur méthodologique de la considérer comme un épiphénomène lié à une autre micro-région de la Méditerranée : la Ligurie. Les Baléares ne sont alors plus présentées comme un espace cohérent mais comme dépendant d'un contexte évènementiel. L'afflux de réfugiés pirates venus de Ligurie en mer des Baléares est, en effet, totalement improbable, l'hypothèse ne reposant sur aucune donnée archéologique concrète ni même sur une quelconque source ancienne. Pourtant si cette migration avait eu lieu, surtout si elle avait été la cause intrinsèque de la campagne de Metellus, il est évident que les historiens en auraient fait mention dans leur récit. Ce n'est pas le cas.

Au terme de notre enquête, les archipels des Baléares apparaissent liés, dans leurs structures économiques, à la société punique avec laquelle ils sont en contact depuis le V^{ème} siècle. L'ensemble de nos sources archéologiques témoigne d'échanges très étroits entre la mer des Baléares, Carthage et l'Hispanie. Dans un second temps, à partir de la fin de la Seconde Guerre Punique, les relations avec Rome s'intensifient. Si la campagne militaire est mineure sur le plan historique, elle transforme de manière pérenne les structures de l'échange en mer des Baléares. La création de deux nouveaux centres de commerce, Palma et Pollentia, et l'introduction de près de 3000 colons sur l'île de Majorque placent Rome au centre des relations commerciales de la région. Les Gymnasiae remplacent en seulement un demi siècle Ebusus comme centre des échanges en mer des Baléares. La transformation rapide des cadres hérités de la période protohistorique permet d'expliquer la fin de l'insécurité maritime pour les marchands italiens. En effet, comme nous avons pu le constater en seconde partie, les attaques de piraterie ne concernent que rarement les partenaires de l'échange.

Une question reste toutefois en suspens : pourquoi Rome attaque-t-elle l'archipel des Baléares précisément en 133 av. J.-C. ? Le texte, rédigé un peu plus tardivement, par Florus offre quelques éléments d'analyse supplémentaires :

> « [9] Dans la mesure où, dans la famille de Métellus, on avait l'habitude des surnoms guerriers (un de ses enfants venait de recevoir celui de « Crétique »), on n'eut pas à attendre pour en voir un second appelé « Baléarique ». Les Baléares, atteints de la rage de la piraterie, avaient pendant cette période infesté les mers. On pourrait s'étonner que des êtres sauvages vivant dans les forêts aient osé fût-ce contempler les mers du haut de leurs rochers. Ils montaient aussi des radeaux grossiers et jetaient souvent la terreur parmi les marins qui passaient devant leurs côtes en les assaillant à l'improviste. Ayant aperçu la flotte romaine venant du large et pensant au butin, ils osèrent même venir au-devant d'elle et, au premier assaut, couvrirent la flotte d'une grêle de pierres et de cailloux. Chacun combat avec trois frondes. Comment s'étonner que leurs coups soient précis, puisque ce sont là les seules armes de ce peuple, leur unique exercice depuis l'enfance ? L'enfant ne reçoit comme nourriture de sa mère que celle qu'elle lui a elle-même désignée et qu'il a atteinte de sa fronde. Mais les pierres qu'ils lançaient ne firent pas longtemps peur aux Romains car, une fois le combat engagé de près, quand ils eurent éprouvé l'effet des coups d'éperons et de javelots, ils regagnèrent la côte en

[258] M. Gwyn Morgan, *art. cit.*, 1969, p.228-229.

> fuyant et criant comme des bêtes et se dispersèrent sur les hauteurs les plus proches, si bien qu'on dut les chercher pour les vaincre[259]. »

En 133 avant notre ère, Rome est à l'aube de la première guerre civile. Le dérèglement progressif des institutions romaines permet à quelques généraux d'acquérir rapidement renommée et pouvoir. Florus suggère au début de cet extrait l'ambition dévorante de Quintus Caecilius Metellus Baleáricus et de la *gens* des Caecilii Metelli habituée aux *cognomina* traduisant une victoire militaire. Le registre de la représentation autour de la notion de piraterie offrait facilement un prétexte pour une campagne militaire. Bien que plus tardif et issu d'une source différente de celle utilisée par Strabon, le texte de Florus décrit lui aussi une technique de naufrageurs. Cet épisode anecdotique (il passe totalement inaperçu d'autres auteurs comme Tite-Live et Polybe), une fois assimilé à un acte la piraterie, donne un relief guerrier à la campagne de Metellus, lui permettant d'obtenir le triomphe à Rome.

Qui plus est, la réforme agraire des Gracques, la même année, met l'accent sur la nécessité de trouver de nouvelles terres pour remercier les militaires méritants. L'installation de 3000 colons apparaît dès lors comme une réponse probable aux difficultés de politique intérieure rencontrées à Rome. De plus, la disparition de la cité punique et la création de la province d'Hispanie font de Rome l'interlocuteur privilégié de l'échange en Méditerranée occidentale. À la fin de la Troisième Guerre Punique, il était impossible pour Rome de faire disparaître Ebusus, seconde cité commerciale la plus importante. La destruction de Carthage avait désorganisé une grande partie des routes de commerce qui se sont naturellement tournées vers Ebusus. Comme nous l'avons vu précédemment, l'ensemble des données archéologique témoigne d'un accroissement de la position ébusitaine dans cette période. La fondation de Palma et Pollentia après la campagne de Metellus met donc fin définitivement à l'expansion de cette ancienne colonie carthaginoise, et permit de déplacer durablement et pacifiquement vers Rome les structures de l'échange anciennement tourné vers Carthage.

I-4-3) La fin de la piraterie?

L'épisode de la campagne de Metellus est le seul moment où nos sources évoquent la piraterie baléare. Peut-on en conclure que la campagne romaine apporte une réponse à l'insécurité maritime ?

Encore une fois les sources manquent pour nous permettre d'affirmer quoi que ce soit avec certitude. Elles se font en effet beaucoup plus rares pour la période qui s'étend depuis la fin de la République jusqu'à la fin de l'Antiquité : ce qui laisserait supposer que la piraterie a désormais cessé d'être perçue comme une menace dans cette partie de la Méditerranée. Quelques textes plus tardifs évoquent cependant la piraterie en mer des Baléares ; il faut toutefois être extrêmement prudent dans leur utilisation car leur interprétation est controversée.

Lors de la révolte opposant Sertorius à Sylla pendant les Guerres civiles, des pirates ciliciens viennent lui prêter main forte pour prendre Ebusus. La notion de

[259] Florus, Oeuvres, texte traduit du latin par P. Jal, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1968, III, 9.

piraterie qui intervient à de nombreuses reprises dans le texte de Plutarque n'est pas sans poser question :

> « Repoussé de la côte, il se dirigea, soutenu par quelques pirates ciliciens, sur l'île de Pityuse et il y débarqua malgré la garnison d'Annius, qui fut battue. Peu de temps après, Annius reparut lui-même avec une flotte considérable, montée par cinq mille combattants. Sertorius, qui n'avait que des vaisseaux légers, plus propres à la course qu'au combat, résolut cependant de l'attaquer sur mer; mais un violent zéphyr souleva tout à coup la mer avec tant de furie, que la plupart des vaisseaux de Sertorius, trop légers pour résister aux vagues, furent jetés de travers contre les rochers de la côte. Pour lui, chassé de la mer par la tempête, et de la terre par les ennemis, il se sauva à grand-peine avec quelques vaisseaux, après avoir lutté dix jours entiers contre les flots et les vents contraires. Quand le vent fut tombé, il alla aborder sur des îles sans eau, qui sont éparses dans cette mer, et où il fit quelque séjour[260]. »

Nous ne pouvons évoquer cet extrait sans affronter les arguties d'une littérature moderne qui interprète l'alliance entre Sertorius et les pirates ciliciens comme la manifestations d'une « unholy alliance » [261]. L'interprétation de ce texte pose problème car il est le seul à mêler la piraterie cilicienne à la révolte de Sertorius, sans qu'il soit possible de le confronter à d'autres sources complémentaires. Il convient donc d'être extrêmement prudent dans l'utilisation de ce passage qui tient plus de la littérature que du récit historique[262]. Nous pouvons formuler deux hypothèses vraisemblables :

- D'un point de vue littéraire les *Vies Parallèles* de Plutarque tiennent plus de l'essai de morale que du commentaire historique. L'auteur ne cherche pas la vérité mais à faire passer un message à son lecteur. Dans le cas présent, Plutarque nous montre que la rébellion menée par Sertorius périclite - à l'image de celle de Spartacus qui s'allie avec des pirates-[263]. Dans les deux cas c'est à partir de leur alliance immorale avec les pirates ciliciens que leur fortune commence à changer.
- Le nom des Ciliciens apparaîtrait ici par suite d'une confusion, il s'agirait alors d'un enrôlement de mercenaires locaux.

Pour ma part, je préfère la première interprétation qui me semble la plus vraisemblable, Plutarque étant la seule source faisant état de cette alliance entre les pirates ciliciens et des dissidents au régime romain. Nous reviendrons sur cet aspect lorsque nous étudierons le cas cilicien.

Afin d'être complet il faut citer aussi un travail de F. Cadiou qui se sert de ce texte pour montrer que les Romains utilisaient régulièrement « la guérilla »

---

260 Plutarque, Les Vies Parallèles, *Vie de Sertorius*, texte traduit du grec par R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1973, 8, 1.

261 Pour une interprétations divergentes autour de cet extrait lire : C. F. Konrad, Plutarch's Sertorius : a Historical Commentary, Chapel Hill, 1994, p. 191 et N. K. Rauh., « Pirates prostitutes and the maritime mob : sexual democracy and labour discontent at the end of the Hellenistic world », K. Hopwood (ed.), *Organised Crime in the Ancient World : Banditry, Piracy, Corruption*, Londres, 1999.

262 Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, 1999, lire tout particulièrement les pages 132-134 qui proposent la même interprétation.

263 Plutarque, *Les vies parallèles*, *Vie de Crassus*, 10.

comme tactique de combat[264] : Sertorius utiliserait ainsi la piraterie pour prendre la cité d'Ebusus. Il ne propose néanmoins aucune explication pour la présence de Ciliciens dans la partie occidentale de la Méditerranée.

Deux derniers textes littéraires font état d'un épisode de piraterie en Mer des Baléares. Lors de la campagne contre les pirates en 67 avant notre ère, Pompée disperse une partie de ses légats à travers toute la Méditerranée. L'un d'entre eux est dépêché en mer des Baléares selon les témoignages d'Appien et Plutarque[265]. Mais les sources divergent sur le positionnement et les noms des différents légats envoyés à travers la Méditerranée. Cet épisode relativement anecdotique entre dans le cadre de la campagne militaire de Pompée contre les pirates que nous analyserons plus longuement dans la partie suivante. Il nous apparaît préférable de l'analyser dans notre dernière partie exclusivement consacrée à l'étude de la Cilicie.

Après la victoire de Metellus et la création de Palma et Pollentia la nature de nos sources évolue, tenant plus du registre de la représentation que du commentaire historique. Faute d'éléments plus précis à apporter au dossier il convient de conserver une position ouverte quant à l'utilisation de la piraterie dans cette région. Il me semble toutefois hasardeux de considérer qu'en l'espace de seulement une campagne Metellus aurait réussi à mettre fin définitivement à toute forme de piraterie en mer des Baléares. Les rapports entretenus entre la Cilicie et les Baléares, malgré l'hypothèse de N. K. Rauh sur la construction d'une « unholy alliance », sont en revanche sujets à caution. Pour aller au fond de cette question, il convient maintenant d'analyser très précisément, grâce à une étude de terrain, le cas cilicien. Exista-t-il une forme de piraterie organisée en Cilicie capable de traverser l'ensemble de la Méditerranée ? L'archéologie permet-elle d'établir des échanges commerciaux avec l'archipel des Baléares ? Peut-on considérer comme vérité historique la construction d'une telle alliance anti-romaine ? Ou n'est-ce pas là plutôt la vision d'une historiographie marquée par les évènements contemporains d'un terrorisme omniprésent dans un monde post 11 Septembre 2001 ?

[264] F. Cadiou, « Sertorius et la guerilla », Au jardin des Hespérides : histoire, société et épigraphie des mondes anciens : mélanges offerts à Alain Tranoy / sous la dir. de Claudine Auliard et Lydie Bodiou. Rennes : Pr. Universitaires de Rennes, 2004.

[265] Appien, la guerre de Mithridate, 439-442. Plutarque, *Les vies parallèles*, *Vie de Pompée*, XXIII-XXIV (voir textes complets en annexe).

II) La Cilicie

« La Cilicie est plurielle[266]. » Ces mots d'introduction prononcés par Eric Jean, lors de la table ronde internationale d'Istanbul qui eut lieu les 2-5 Novembre 1999 sur le thème : La Cilicie espace et pouvoir locaux, illustrent parfaitement la particularité principale de cette région de l'est de la Méditerranée. Pluralité des paysages, pour commencer, entre ses montagnes (Taurus, Amanus et Antitaurus) qui plongent parfois directement leurs pieds dans la mer, mais aussi ses plaines (Ceyhan-*Pyramos*, Seyhan-*Saros*, Göksu-*Kalykadnos*...) ; enfin sa large façade maritime. Les montagnes et hauts plateaux encadrent les plaines alluvionnaires, formant une barrière de protection. Pour autant, la Cilicie n'est pas enfermée puisqu'elle est depuis la plus haute époque située à un carrefour des civilisations, rapprochant les mondes anatolien, levantin, chypriote, égéen, égyptien, mésopotamien et iranien. Plus qu'une simple région de passage, elle exerça aussi un pouvoir d'attraction à cause de ses nombreuses richesses. C'est pourquoi elle fut constamment annexée par les empires désireux de renforcer leur contrôle des mers grâce à ses forêts (élément principal de la construction navale) et ses capacités portuaires. Paradoxalement, la Cilicie apparait comme une région associée à la police des mers plutôt qu'à la piraterie.

De fait, à la fin de la république romaine, la Cilicie est décrite par l'ensemble des écrivains antiques comme la principale région de piraterie en Méditerranée. Ravagée par les différents conflits entre Rome et Antiochos III (192-188 avant notre ère), la région va profondément s'appauvrir, ce qui poussa les populations à pratiquer la piraterie pour survivre. Les pirates ciliciens vont, dans un premier temps, intégrer les réseaux commerciaux de la Méditerranée

[266] E. Jean, «La Cilicie: pluralité et unité», E. Jean ; A. M. Dinçol ; S. Durugönül, *La Cilicie: Espaces et Pouvoirs locaux (2e millénaire av. J.-C. - 4e siècle ap. J.-C.)*, Actes de la Table ronde internationale d'Istanbul 2-5 novembre 1999, institut d'études anatoliennes George Dumézil, Istanbul, De Boccard, Paris, 2001, p. 2.

orientale. Ils sont en effet, particulièrement reconnus pour le commerce des esclaves dont Rome va largement profiter. Au I^{er} siècle avant J.-C., l'appauvrissement des cités grecques d'Asie Mineure, dû aux pressions fiscales romaines, entraîne une généralisation de la piraterie. C'est pourquoi dès lors, la Cilicie apparaît comme le principal espace de piraterie dans nos sources : elle est la mieux organisée, développe un commerce d'esclaves florissant, et est accusée de pousser les autres régions à user du raid contre les Romains. Néanmoins cette vision des rapports entre la Cilicie et les autres régions de la Méditerranée est décrite uniquement par le prisme romains ou grec. Cette «médiation» doit donc être nuancée et replacée dans des cadres de pensée plus généraux. Par delà les nombreux topos littéraires qui jalonnent l'histoire de la Cilicie, peut-on réellement considérer cette région comme un espace de piraterie ?

II-1) Les sources antiques et le poids de l'historiographie

Pompée met fin à la piraterie dans toute la Méditerranée en un peu plus de trois mois. Cette victoire sera un tremplin pour ses ambitions orientales puisqu'il sera ensuite appelé pour combattre Mithridate en Asie. Les pirates ciliciens sont la tête de pont de cette campagne militaire qui a touché l'ensemble du pourtour méditerranéen. Les sources relatives au conflit cilicien sont nombreuses et diverses mais elles posent aussi de nombreuses questions. La genèse, la nature et le développement de la piraterie ciliciennes ne sont que partiellement traités dans nos sources. La documentation littéraire est imprégnée du registre d'une représentation négative de la piraterie.

L'historiographie moderne elle-même, nourrie par l'ensemble des *topos* littéraires antiques, porte un regard biaisé sur cette question. Nous devons donc proposer une lecture critique de l'ensemble de notre documentation, depuis le VIII^{ème} siècle avant notre ère jusqu'à la conquête romaine. Nous reviendrons aussi sur les théories modernes développée par N. K. Rauh qui structure un courant de recherche autour de la piraterie ancienne, la difficulté étant de renouveler l'étude de la piraterie cilicienne tout en écartant un registre de la représentation omniprésent dans l'ensemble de notre documentation.

II-1-1) Les sources littéraires de la piraterie cilicienne

En dépit d'un nombre important de sources, la création et la nature de la piraterie cilicienne restent relativement obscures. Il ne figure aucune mention de la piraterie sous la plume des premiers géographes ayant foulé le sol Cilicien. Le récit de Skylax, notre source littéraire la plus ancienne, est une description sommaire de l'ensemble des cités parcourant la côte. De la même manière, Hérodote [267] fait rapidement mention de la Cilicie sans faire allusion d'une quelconque manière à la piraterie. Il souligne simplement la distinction géographique entre les cilicies planes et rocheuses. Il n'y a donc pas, à l'époque

[267] Hérodote, *Histoire*, II, 17.

classique, une singularité de la Cilicie pour la piraterie. Pas plus qu'à l'époque hellénistique où la Cilicie disparaît de l'ensemble de nos sources littéraires.

La caractérisation de toute la région comme un centre de piraterie en Méditerranée apparaît de manière soudaine dans nos sources au I^er^ siècle avant notre ère. En quelques lignes lapidaires, Strabon résume le déplacement géographique de la piraterie dans cette partie de la Méditerranée :

> « Car après l'époque où la piraterie en Méditerranée était à l'apanage des Tyrrhéniens, ce furent les Crétois qui héritèrent de leurs repaires; mais ils furent les victimes des ravages exercés plus tard par les Ciliciens, jusqu'au jour où les Romains anéantirent tous ceux qui vivaient de cette activité en réduisant la Crète à merci par les armes, ainsi que les nids de pirates des Ciliciens[268]. »

La description de Strabon ne comporte aucune explication de l'évolution structurelle et économique qui conduit une région à adopter la piraterie. Il évoque simplement le déplacement géographique de la prédation par le pillage et la destruction. L'origine de la piraterie cilicienne est expliquée dans des sources plus tardives chez Plutarque et Appien. L'appauvrissement de l'Asie Mineure, suite aux nombreux conflits avec Rome, poussa les populations locales à recourir au pillage comme mode d'acquisition des richesses. Plutarque nous informe aussi sur l'influence importante de Mithridate dans le développement de la piraterie :

> « En effet l'activité des pirates, partie d'abord de Cilicie, après des débuts dont la hardiesse passa inaperçue, avait pris une assurance et une audace nouvelles pendant la guerre de Mithridate, où elle s'était mise au service de ce roi[269]. »

L'auteur s'étonne lui-même de la soudaineté avec laquelle les pirates se sont développés dans cette partie de la Méditerranée. Mithridate est présenté par Plutarque comme celui qui a accompagné le développement de ces « corsaires ». Il faut ici être très prudent dans l'utilisation des sources littéraires. Le rapprochement de la piraterie cilicienne avec Mithridate apparaît dans un contexte très particulier dans un discours de Cicéron pour justifier la *lex Gabinia* et les pouvoirs de Pompée. L'ensemble de nos sources sur la piraterie cilicienne sont habitées par un registre de la représentation que nous avons déjà étudiée dans notre première partie. Les textes de Plutarque et Appien décrivent aussi un effet rapide de contamination de l'ensemble de la Méditerranée impulsé par la Cilicie :

> « Lors de sa première guerre contre Rome, alors qu'il était maître de l'Asie et que Sylla était en difficulté en Grèce, Mithridate, estimant que sa mainmise sur l'Asie ne serait pas de longue durée, saccageait tout, comme je l'ai dit, et en particulier il fit prendre la mer à des pirates qui, au début, se bornaient à longer les côtes avec des flottilles de petites embarcations, comme le font les pirates, en harcelant les habitants. Puis, comme la guerre traînait en longueur, ils devinrent plus nombreux et attaquaient avec de plus grands navires. Mais voici que désormais les pirates, ne reculant plus devant rien, débarquaient sur les côtes d'Italie, dans la région de Brindes et en Étrurie, et ils avaient à leur actif l'enlèvement de femmes de la noblesse, qui étaient en voyage, ainsi que deux préteurs avec leurs insignes[270]. »

---

[268] Strabon, *Gégographie*, texte traduit du grec par F. Lasserre, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1971, X, 4, 8.

[269] Plutarque, *Les Vies Parallèles*, *Vie de Pompée*, texte traduit du grec par R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1973, 24. (texte disponible intégralement en annexe).

[270] Appien, *Guerre contre Mithridate*, texte traduit du grec par P. Goukowsky, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 2001, 416-417.

L'essor rapide de la piraterie cilicienne décrit par Appien est surprenant à plus d'un titre. La temporalité décrite dans cet extrait apparaît extrêmement courte : en l'espace d'une vingtaine d'année seulement, la piraterie s'organise comme une force structurée en Méditerranée. Cette description des évènements est aussi issue de l'argumentaire développé par Cicéron pour justifier la prise de pouvoir de Pompée.

> « Quelle province avez-vous gardée à l'abri du pillage pendant cette période? Quels revenus vous étaient assurés? Quel allié avez-vous pu défendre? De qui vos flottes ont-elles assuré la protection? Combien d'îles, selon vous, sont devenues désertes, combien de villes alliées ont été abandonnées par crainte des pirates ou sont tombées en leur pouvoir? Mais pourquoi m'étendre sur ce qui s'est passé au loin? Ce fut jadis un privilège du peuple romain de faire la guerre loin de sa patrie et de combattre sur les défenses avancées de l'Empire pour les possessions de ses alliés et non pour ses propres foyers. Dirai-je qu'en ces dernières années la mer fut fermée à nos alliés, alors que vos armées ne pouvaient franchir le détroit de Brindes qu'au fort de l'hiver? Déplorerai-je que les ambassadeurs envoyés auprès de nous par les nations étrangères aient été fait prisonniers, alors qu'il a fallu racheter les envoyés du peuple romain? Dirai-je que la mer n'était pas sûre pour notre commerce, alors que douze vaisceaux sont tombés au pouvoir des pirates?
>
> Rappellerai-je la prise des villes illustres comme Cnide, Colophon ou Samos et de tant d'autres cités, quand vous savez que vos ports, ces ports dont vous tirez la subsistance et la vie, étaient au pouvoir de pirates? Vraiment, ignorez-vous que le port de Gaète, si fréquenté, si rempli de vaisseaux, fut pillé par les pirates sous les yeux d'un préteur et qu'à Misène les enfants d'un magistrat qui lui- même leur avait fait auparavant la guerre, ont été enlevés par les pirates? Vais-je donc déplorer le malheur qu'éprouva Ostie et qui fut aussi une souillure et un déshonneur pour la République, alors que presque sous vos yeux, une flotte qui pourtant était commandée par un consul du peuple romain, a été prise et anéantie par les pirates? Dieux immortels! Comment la valeur incroyable et prodigieuse d'un seul homme a-t-elle pu, en si peu de temps, faire resplendir pour la République la lumière du salut, si bien qu'après avoir vu naguère la flotte ennemie devant les bouches du Tibre, vous n'entendez pas même dire aujourd'hui qu'il y ait en deçà des bouches de l'Océan un seul navire pirate[271]. »

Ce réquisitoire particulièrement incisif prononcé par Cicéron est à l'origine de la création du *topos* littéraire autour de la piraterie cilicienne. Cicéron réagit suite à de nombreuses critiques sur les pouvoirs de Pompée : l'*imperium inifinitum* et la *lex Gabinia*. Cet *imperium* confère à Pompée le droit de lever des troupes armée dans tout le pourtour méditerranéen et 70 km à l'intérieur des côtes. Ce pouvoir sans précédent a fait l'objet de violentes controverses par les sénateurs mais était justifié par la menace d'une piraterie endémique. Toutefois, la victoire rapide de Pompée sur les pirates en 67 avant notre ère a cultivé les accusations. Ce discours prononcé par Cicéron vise à rappeler aux sénateurs la situation de blocage dans laquelle était plongée Rome. L'orateur multiplie les questions rhétoriques pour appuyer son propos sans pour autant apporter d'élément concret pour y répondre. Il rappelle toute une série d'attaques perpétrées contre des grands centres sans volontaire rappeler la chronologie. Ce document est un texte juridique où Cicéron cherche à convaincre son auditoire de la nécessité de l'intervention romaine. Il s'appuie sur des faits véridiques amplifiés pour donner de la force à la rhétorique de l'auteur. Il ne s'agit pas d'une description indifférente des faits historiques mais d'un discours politique où le

[271] Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, texte traduit du latin par A. Boulanger, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1954 , 32-33 (texte disponible intégralement en annexe).

registre de la représentation est omniprésent. Toutes nos sources littéraires sur la piraterie cilicienne sont marquées par la prégnance de la rhétorique cicéronienne. L'ensemble des exemples cités par Cicéron seront repris ensuite par nos sources littéraires : l'attaque dans la région de Brindes et en Étrurie chez Appien, Cnide, Colophon, Samos chez Plutarque…

Le sac du port de Rome, Ostie, par les pirates ciliciens mérite, lui aussi, un commentaire détaillé :

> « Vais-je donc déplorer le malheur qu'éprouva Ostie et qui fut aussi une souillure et un déshonneur pour la République, alors que presque sous vos yeux, une flotte qui pourtant était commandée par un consul du peuple romain, a été prise et anéantie par les pirates? Dieux immortels! Comment la valeur incroyable et prodigieuse d'un seul homme a-t-elle pu, en si peu de temps, faire resplendir pour la République la lumière du salut, si bien qu'après avoir vu naguère la flotte ennemie devant les bouches du Tibre, vous n'entendez pas même dire aujourd'hui qu'il y ait en deçà des bouches de l'Océan un seul navire pirate[272]. »

Cicéron signale, dans cet extrait, que les voies de communication autour de Rome n'étaient plus sûres, des attaques étaient survenues sur la voie Appienne et une flotte consulaire avait été vaincue dans le port d'Ostie[273]. De plus, dans le passage précédent, Cicéron explique que la mer était close aux navires de commerce et aux navires de guerre dans l'ensemble de la Méditerranée. Bien que le discours de Cicéron soit imprégné du registre de la représentation, il est toutefois difficile d'imaginer que l'attaque du port d'Ostie soit uniquement un argument rhétorique. Cicéron utilise une image dévoyée de la piraterie et les propres peurs de son auditoire pour appuyer son argumentation, quel que soit le contexte : un discours politique, judiciaire ou philosophique. Nous avons montré plus haut comment Cicéron utilisait des évènements particulièrement choquants, des produits de l'imaginaire populaire (le chef pirate) comme arme pour sa rhétorique. L'évocation de la prise du port d'Ostie procède de la même manière, même si elle se base sur un fait réel. Mais les Ciliciens en étaient-ils vraiment les responsables ? Il faut être prudent car l'interprétation de ce texte est très discutée dans l'historiographie[274].

Les ports de la côte italienne possédaient aussi une réputation de piraterie. C'est par exemple le cas de la cité d'Antium, située au sud du port d'Ostie. Strabon évoque le cas de cette cité indépendante qui pratiquait la prédation contre le port de Rome[275]. La mer Tyrrhénienne a aussi été le théâtre d'actes de piraterie[276]. Il est donc fort probable que le port d'Ostie ait subi de nombreuses attaques avant l'épisode cilicien. Le récit de cet épisode a seulement été repris par l'historien Dion Cassius qui utilise vraisemblablement le texte de Cicéron comme

---

272 Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, *ibid*, 33 (texte disponible intégralement en annexe).

273 Cicéron, *ibid*, 32-33, 52-53. (texte disponible intégralement en annexe).

274 Pour plus de détails sur ce passage lire l'ouvrage de W. W. Tarn, *Antigonos Gonatas*, Backwell, Oxford, 1913, p. 48. Plus récemment lire l'article : N. Purcell, « Alla scoperta di una costa residenziale romana: il litus Laurentinum e l'archeologia dell'otium », M. G. Lauro (ed.), *Castelporziano* III, Rome, 1998, p. 16.

275 Strabon, V, 3, 5.

276 Cette question a fait l'objet d'une monographie très bien documentée réalisée par M. Gras, « La piraterie tyrrhénienne en mer Egée : mythe ou réalité ? », *Mélanges offerts à J. Heurgon*, Rome, 1976, p. 331-370.

source principale. En effet, il ne nous livre aucun élément supplémentaire pour éclairer cet évènement[277].

Rome connaît à cette période une série de difficultés, l'émergence d'*imperatores* (la rébellion de Sertorius), les guerres serviles ou les conflits avec les Italiens. Ostie est particulièrement touchée par tous ces remous et de nombreux navires sont régulièrement coulés, mais pas forcément par des pirates. Cicéron reste volontairement allusif sur la datation de cet évènement afin que chaque sénateur puisse repenser à un moment de trouble particulier et en imputer la faute aux pirates. Tout comme pour la disparition du chef pirate, la vérité importe moins que l'effet psychologique dans la rhétorique cicéronienne. Plutôt que de voir dans le pillage d'Ostie une manifestation de la piraterie cilicienne contre Rome, il me semble plus probable de formuler l'hypothèse d'une rapine organisée par un port voisin.

Cicéron, formidable créateur d'images, est à l'origine du glissement vers le jugement moraliste de la piraterie qui va se développer à l'époque impériale. Ainsi, dans sa description de la piraterie cilicienne, Plutarque utilise tous les lieux communs du *topos* littéraire :

> « Il existait en beaucoup d'endroits des mouillages pour les bateaux des pirates et des postes fortifiés de signalisation ; ils ne disposaient pas seulement pour attaquer d'escadres qui, par l'importance des équipages, l'habilité des pilotes, la rapidité et la légèreté des embarcations, étaient bien adaptées à leur tâche : ce qu'il y avait là de redoutable était encore moins affligeant que l'appareil odieusement fastueux de ces mâts dorés, de ces tapis de pourpre, de ces rames plaquées d'argent, comme si les pirates s'enorgueillissaient et étaient fiers de leur malfaisance.
>
> Sur tous les rivages, ce n'étaient que musiques de flûtes ou d'instruments à cordes, scènes d'ivresse, enlèvements de grands personnages, prises de villes et rançons exigées d'elles, à la honte de la puissance romaine. Les navires de pirates dépassèrent le nombre de mille, et les cités dont ils s'emparèrent étaient plus de quatre cents[278]. »

La description des pirates ciliciens par Plutarque est particulièrement savoureuse et reprend l'ensemble des canons du *topos* littéraire romain. Oisifs et gaspilleurs, les pirates représentent l'antinomie du citoyen romain modèle dont les qualités principales sont : la *fides*, la tempérance et l'assiduité. Les chiffres de 1000 navires pirates et 400 cités vaincues sont disproportionnés et relèvent plus de la représentation que de la réalité. Par rapport au discours de Cicéron, les descriptions plus tardives de Plutarque et Florus ne cherchent pas à être vraisemblables. La description des scènes de musique, du faste, du luxe des pirates ciliciens est une critique littéraire couramment utilisée dans la création du *topos* littéraire. On retrouve, par exemple, chez Tite Live une critique des mœurs des habitants de Capoue lors du passage d'Hannibal pendant la seconde guerre punique[279]. Comme nous avons pu le développer lors de notre étude des Baléares,

---

277 Dion Cassius, *Histoire Romaine*, 36, 5.

278 Plutarque, *Les Vies Parallèles*, *Vie de Pompée*, texte traduit du grec par R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1973, 24, 5-6. (texte disponible intégralement en annexe).

279 Tite Live, XXIII, 4, 5 : « Portée de tout temps à l'extrême mollesse, non seulement par la dépravation des esprits, mais encore par l'affluence de voluptés et l'action énervante des délices que lui offraient la terre et la mer, Capoue alors, grâce à la bassesse complaisante des premiers citoyens, à la licence de la populace, s'abandonnait avec une telle fureur à tous les excès, qu'il n'y avait de bornes ni à ses caprices ni à ses dépenses. »

l'alliance entre les pirates Ciliciens et Sertorius soulevée par Plutarque[280] relève elle aussi de la construction littéraire. Il en va de même pour le soulèvement des esclaves lors de la grande révolte de Spartacus qui auraient aussi fait appel aux pirates[281].

Pour l'historien moderne, les sources littéraires sont à utiliser avec la plus grande prudence. Pour nos sources les plus anciennes, la pratique de la piraterie n'apparaît pas différente en Cilicie que dans le reste de la Méditerranée. La campagne de Pompée jette un éclairage particulier sur l'ensemble de la région. Le décryptage de l'influence de la rhétorique cicéronienne dans les descriptions de la piraterie cilicienne est un préalable à toutes études. Il convient d'apporter un regard critique sur la genèse et la nature de l'activité de prédation en Cilicie. A cause de leur caractère partiel, les sources littéraires ne peuvent pas constituer un corpus suffisant pour notre étude. Il convient de confronter notre documentation avec des donnés de terrain, de l'archéologie… Toutefois, la prudence s'impose aussi dans l'utilisation des travaux des historiens modernes. La prégnance du *topos* littéraire antique dans les travaux modernes est palpable. Une étude préalable de l'historiographie et de ses méthodes d'analyse est nécessaire pour définir les contours de notre travail.

II-1-2) L'historiographie de la piraterie cilicienne

Il convient d'apporter un éclairage préalable aux données historiographiques. En effet, la Cilicie est une région qui connait un statut particulier dans son traitement des sources. Elle est l'unique exemple d'une forme d'« Etat pirate », et a donc naturellement attisé toutes les passions. Néanmoins, en dépit du nombre de sources impressionnant qui jalonnent l'histoire de la piraterie antique la question n'avait jamais fait l'objet d'un travail de synthèse. Seuls deux chapitres chez Ormerod et Ph. De Souza reprennent l'ensemble de la documentation sans l'analyser dans le détail.

L'historiographie de notre question s'appuie sur les données littéraires pour construire une interprétation de la piraterie cilicienne. Pourtant comme nous avons pu le constater précédemment, pris sans précautions ces documents posent problème : ils sont nombreux mais relèvent plus du discours de la représentation que du commentaire historique[282]. Qui plus est, une grande partie des récits spécifiques à la piraterie cilicienne (depuis son développement en 139, jusqu'à la campagne de Pompée en 67 av. J.-C.) ont été rédigés à la période impériale. Selon Strassburger, l'ensemble de nos connaissances sur la piraterie cilicienne proviendrait d'un récit perdu de Posidonios[283]. Il nous faut donc redoubler de

---

[280] Plutarque, *Les Vies Parallèles*, *Vie de Sertorius*, 8, 1. (texte disponible intégralement en annexe).

[281] Plutarque, *Les Vies Parallèles*, *Vie de Crassus*, 10. (texte disponible intégralement en annexe).

[282] L'ensemble des textes importants pour l'analyse de la piraterie Cilicienne est disponible en annexe. Pour une bibliographie très complète des sources littéraires lire : H. A. Omerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1928, p. 190-191 ; M. Benabou, « Rome et la police des mers au Ier siècle avant J.-C. : la répression de la piraterie cilicienne », M. Galley et L. Ladjimi Sebai (eds.), *L'Homme méditerranéen et la mer*, Actes du Troisième Congrès Internationnal d'études des cultures de la Méditerranée Occidentale (Jerba, Avril 1981), De Boccard, Paris, 1985, p. 60-69 ; P. Briant, « Brigandage, dissidence et conquète en Asie achéménide et hellénistique », *Dialogues d'histoire ancienne*, 2, 1976, p. 212-213 ; E. Maroti, « Diodotus Tryphon et la piraterie », *Acta Antiqua*, 19, 1962, p. 187-194.

[283] H. Strasburger, « Posidonios on Problems of the Roman Empire », *Journal of Roman Studies*, 55, 1965, p. 40-53.

prudence compte tenu des relations d'amitié qu'il entretenait avec Pompée et Cicéron. Il convient donc de reprendre l'ensemble de notre documentation autour de cette question tout en la confrontant aux nouvelles pistes ouvertes par l'historiographie moderne.

On peut distinguer deux courants qui proposent une interprétation divergente de la piraterie cilicienne.

- Un premier impulsé par les théories de N. K. Rauh à la fin des années 1990 présente la piraterie cilicienne comme un « groupe » organisé face à un ennemi commun : Rome. Cette hypothèse est largement reprise par la recherche turque aujourd'hui malgré des dissensions sur la localisation des foyers de la piraterie[284].
- Le second est issu des travaux de V. Gabrielsen et présente la piraterie cilicienne comme un agent d'échanges en Méditerranée[285]. Cette théorie a été moins reprise par l'historiographie turque du fait que les recherches de V. Gabrielsen concernent plutôt Rhodes que la Cilicie.

Du point de vue de la localisation de la piraterie cilicienne, N. K. Rauh propose d'ouvrir les recherches vers la Lycie et la Pamphylie où se trouveraient les bases de Kragos et Anti-Kragos[286]. Pour cette étude, nous avons souhaité concentrer nos recherches sur la région cilicienne. L'ensemble de notre documentation évoque la Cilicie comme épicentre de la piraterie au I^{er} siècle avant notre ère. Il convient de démêler l'écheveau des représentations afférentes à cette région avant de poursuivre la recherche dans une localité voisine.

Pour compléter l'analyse des corpus littéraire, est organisée, entre 1996 et 2012, une mission de prospection archéologique en Cilicie Trachée (*Rough Cilicia Archaeological Survey Project*) dirigée par un chercheur américain de l'université de Purdue : N. K. Rauh. Il formule l'hypothèse de départ suivante : la piraterie antique réagit en opposition avec un monde maritime méditerranéen cloisonné. Les pirates s'opposent donc aux pouvoirs en place régis par les grandes puissances : ici Rome et Athènes. La piraterie n'est alors plus une activité mais une communauté avec ses normes, valeurs, puissances. N. K. Rauh conçoit la piraterie comme une société démocratique qui partage son butin entre tout l'équipage du navire. Une « alliance impie » entre tous les laissés-pour-compte de l'antiquité contre un pouvoir central oppresseur. Comme nous avons pu le voir précédemment, quelques sources évoquent la présence de pirates Ciliciens partout en Méditerranée au Ier siècle avant notre ère : ils aident Sertorius dans sa guerre

---

[284] La bibliographie autour de cette question commence à être très complète : M. Oktan, « The Route Taken by the Cilicia to Provincial Statuts : When and Why ? » Olba, XIX, 2011, p. 267-285 ; A. Murat, « Piracy on the Southern Coast of Asia Minor and Mithridates Eupator », Olba, VIII, 2003, p. 195-212 ; A. Murat et N. Tüner Önen, « Pirates' Havens in Mediterranean : Korykos'es in Cilicia, Pamphylia, Lycia and Ionia », *Adalya* XIV, 2011, p. 189-206 ; M. Durukan, « The Connection of Eastern and Central Cilicia with Piracy », *Adalya*, XII, 2009, p. 77-98 ; E. UĞurlu, « Olympos and the Localisation of Zeniketes' Fortress », *Adalya*, X, 2007, p. 81-103.

[285] V. Gabrielsen, «Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean», *REA*, 103, 2001, p. 219-240 ; V. Gabrielsen, *Piracy and the Slave Trade*, Erskine A. (ed.), *A companion to the Hellenistic World*, Blackwell, Oxford, 2003, p. 389-404.

[286] Rauh N.K., *Merchants Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003, p. 232-237.

civile contre Sylla, puis Spartacus lors des révoltes serviles[287]. Les pirates possèdent plus de 3000 navires et sont techniquement capables de couper une route maritime. D'un point de vue politique, N. K. Rauh formule l'hypothèse d'une alliance de principe entre les différents chefs pirates qui communiquent ensemble grâce à un réseau de tavernes, véritable épine dorsale de cette union. Leurs «châteaux», bases de stockage, mouillage sont disséminés sur toute la côte de l'Anatolie méridionale. Ils ont une conscience commune avec une religion tournant autour du culte à secret de Mithra. Enfin leurs mœurs sont perverties par la violence de leur activité, Rauh met à l'index leurs pratiques sexuelles et leur abus d'alcool.

Les théories avancées par N. K. Rauh ne correspondent à aucun cadre connu de la société antique. Il tire ses conclusions d'une comparaison avec la piraterie moderne appliquée sans précaution à l'antiquité[288]. Il n'y a pas d'identité pirate dans l'Antiquité comme celle autour du Jolly Roger à l'époque moderne.

Néanmoins N. K. Rauh a tenté de prouver ses théories lors d'une campagne de prospections effectuée en Turquie entre 1995 et 1999. Il s'associe à un grand projet cherchant à collecter et enregistrer les données afin de reconstruire les phases d'habitat dans la région jusqu'à l'époque Byzantine. L'équipe de N. K. Rauh part avec deux hypothèses de départ qu'il doit ensuite prouver à l'issue des recherches:

Il souhaite tester la théorie avancée par A. Tchernia dans les années 1980, selon laquelle le commerce du vin italique fonctionne comme le moteur du

---

[287] Plutarque, Les Vies Parallèles, *Vie de Sertorius*, 8,1 et Plutarque, Les Vies Parallèles, *Vie de Crassus*, 10

[288] Depuis une vingtaine d'années, la notion de piraterie à l'époque moderne connait une redéfinition totale de ses structures. La discussion est ouverte par Marcus Rediker dans son étude fondatrice parue en 1987 : *Between the Devil and the Deep Blue Sea*. La piraterie est alors définie comme un «monde à l'envers» avec ses lois et ses codes, et non pas comme «un agrégat de chiens enragés, soumis à la poigne de fer de fous sanguinaires» comme le laissaient entendre les sources d'époque. La piraterie ouvre le pas vers une utopie égalitaire où la seule loi connue est celle imposée par la mer. Tout le pouvoir revient à l'équipage qui a la possibilité de nommer et de destituer son capitaine. Ce dernier étant traité comme un membre du navire, il ne possède pas de chambre particulière ; Il reçoit une part du butin presque équivalente à celle du médecin, du canonnier ou du second. Ces forbans des mers du sud, selon M. Rediker, ont surtout conscience d'appartenir à un tout plus global : une sorte de «Commonwealth Pirate». Ils mènent un combat contre un ordre social oppresseur qui peut se lire dans les noms retenus pour leurs navires : «Queen Anne's Revenge» pour E.Teach ou bien «New York Revenge's revenge» pour John Cole... Délaissant les aprioris idéologiques pour un traitement statistique des données, M. Rediker propose la première vision systématique des pirates des Caraïbes anglo-saxons avec leurs coutumes, leurs règles, leurs symboles, et leurs projets. L'étude de la piraterie moderne connait une nouvelle révolution avec l'intervention de Christopher Hill à la conférence de New-York en 1980 : « *Radical Pirates*? » M. Radiker cherchait à comprendre la cohérence de la piraterie dans le monde maritime, lui-même perçu comme marginal, et butait sur la difficulté classique d'une étude structurale. L'utopie pirate ne pouvait naître que par recomposition ou inversion du schéma propre au «monde maritime». Christopher Hill dans sa conférence, brise cette clôture en ancrant la piraterie dans l'histoire intellectuelle de son siècle, celle des *dissenters*, ces dissidents religieux et radicaux à l'origine de la révolution anglaise. Il note beaucoup de similitudes entre les propos écrits dans le livre de Daniel Defoe et les tracts distribués par ces révolutionnaires. Surtout dans le chapitre racontant les aventures du capitaine Mission sur l'île de Madagascar où est créée une «nation» pirate avec ses lois, son économie, son identité propre. Christopher Hill est le premier auteur a explorer de manière sérieuse un lien entre ces pirates des caraïbes et les *dissenters* immigrés dans les mers du sud après leur défaite en 1649. La piraterie est un phénomène plus global qui n'entre pas seulement en conflit avec le monde maritime mais participe aux courants de pensées des XVIème XVIIème siècle.

commerce des esclaves. Les marchands italiens échangeant avec les pirates des amphores de vin et d'huile contre des esclaves. Les restes d'amphores italiques (en particulier Dressel 1, Lamboglia 2...) devraient encore être visibles parmi les tessons trouvés en Cilicie.

La seconde hypothèse de Rauh part du principe qu'il existe une communauté de pirates ayant conscience d'appartenir à un tout cohérent. Les restes de cette société doivent donc être lisibles par l'archéologie et contraster avec les sociétés grecques et romaines. N. K. Rauh pense trouver une «architecture pirate» avec de nombreux chantiers navals en lien avec la culture du bois en montagne. De plus, les bâtiments politiques caractéristiques de la cité devraient être supplantés par une organisation démocratique, évitant la hiérarchie et partageant équitablement les revenus du butin. En outre, N. K. Rauh anticipe qu'il existait une forme d'habitat gréco-romain préexistant à la généralisation de la piraterie, mais il devrait pouvoir trouver des restes «d'établissements exotiques temporaires». En effet, l'hypothèse d'une démocratie anarchique créée par des bandes pirates devrait encourager l'immigration nécessaire pour «industrialiser» la récolte du bois, la construction navale, la métallurgie et la production d'armes. Cette immigration rapide et délimitée dans le temps devrait être quantifiable archéologiquement : le développement de la région devrait être caractérisé par un procédé de déforestation progressif et l'adaptation des nouvelles zones défrichées au niveau agricole.

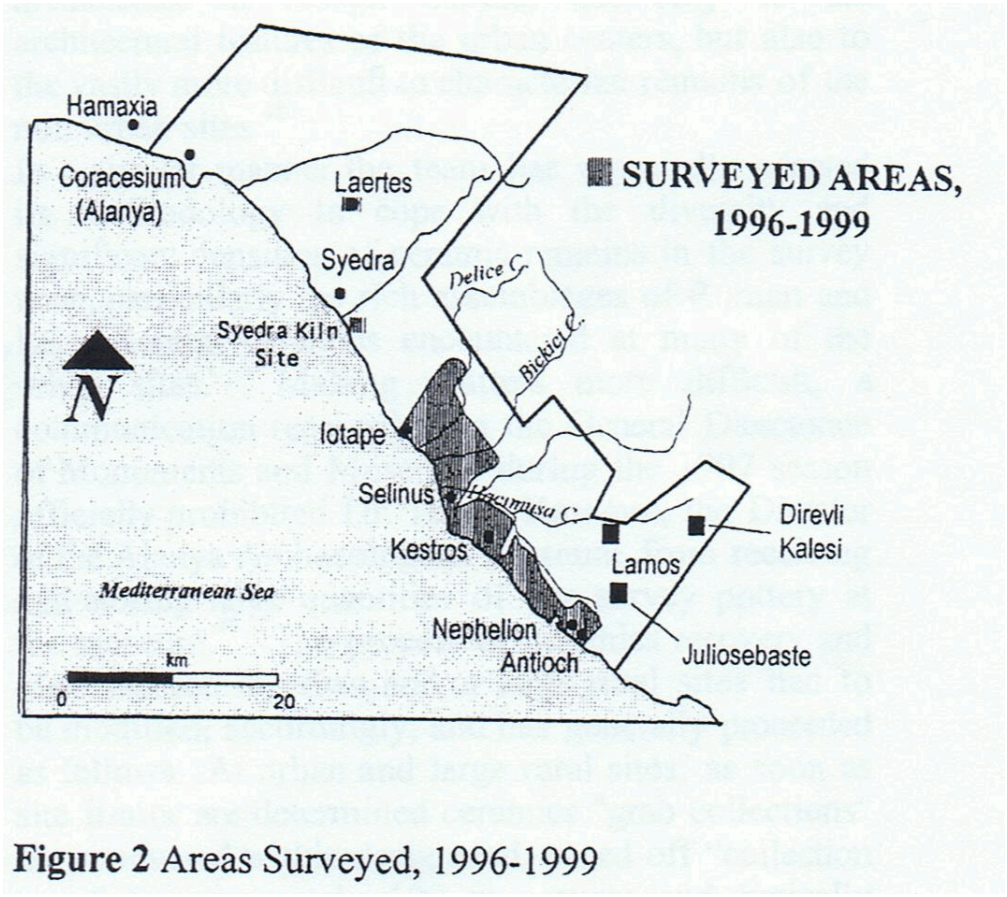


Figure 2 Carte de la zone fouillée par l'équipe de N.K. Rauh entre 1996 et 1999

Avant d'étudier les conclusions des fouilles effectuées par l'équipe de N. K. Rauh, il est important d'en souligner rapidement les limitations méthodologiques[289]. Les recherches de cette équipe de fouille ne concernaient pas uniquement la piraterie, mais souhaitaient déterminer les transformations de l'habitat en Cilicie sur le long terme de la protohistoire à l'époque Byzantine, grâce à des prospections de surface sur plus de 120 kms. Ils ont donc découvert une collection impressionnante de tessons, mais seule une petite partie (5%) concernait la période Hellénistique et antérieure. De plus, les conclusions apportées par les prospections de surface ne sont pas suffisantes, un travail de terrain serait nécessaire pour préciser les découvertes de l'équipe. Il serait aussi intéressant de faire appel à des géologues, des météorologues afin de préciser le

[289] Pour plus de renseignement sur les méthodes utilisées par les équipes de fouilles se reporter à l'article écrit par N. K. Rauh et *alii*, « Pirates in the bay of Pamphylia : an Archaeological Inquiry », G. J. Oliver et *alii* (eds.), *The Sea in Antiquity*, BAR Internation Series, 899, Oxford, 2000, p. 155-175.

dossier sur la déforestation et vérifier si il y a un surplus d'activité à une période dans l'Antiquité.

L'équipe de fouilles entre 1996 et 1999 a identifié 6 villes et plus de 70 centres ruraux sur toute la zone fouillée (voir figure 2[290]). Parmi l'ensemble des 6000 tessons trouvés, on ne compte qu'une seule amphore italique, alors que beaucoup plus proviennent de la Méditerranée de l'ouest, hispanique ou nord africaine (Dressel 20, Dressel 6). La théorie de A. Tchernia semble donc ne pas fonctionner pour la Cilicie, ou alors les mécanismes du marché sont bien plus complexes qu'il ne l'imaginait. S'il y a eu piraterie le long des côtes ciliciennes, son implantation, si l'on se base sur les restes archéologiques, reste très faible et sa localisation hasardeuse. Malgré tout, N. K. Rauh conclut quand même que le relief des côtes reste approprié pour la piraterie et que, s'il n'a pas encore trouvé d'évidences, c'est à cause de notre incapacité à localiser des bases pirates bien cachées.

Les évidences de fouille archéologique ne prouvent nullement les théories de N. K. Rauh. Néanmoins l'absence de résultat ne prouve rien non plus. On peut simplement rappeler quelques principes qui viennent contredire les idées avancées précédemment. Pour commencer le principe d'une démocratie pirate réunie autour de la bannière cilicienne n'est soutenu par aucun texte de notre documentation ancienne. Au contraire, elle va en contradiction avec les cadres de pensée antiques. La principale difficulté avec la piraterie c'est justement qu'elle est présente sur toutes les mers sans qu'il y ait d'épicentre bien distinct. C'est la raison pour laquelle Pompée, lors de son commandement contre les pirates, choisit de frapper sur l'ensemble de la Méditerranée plutôt qu'uniquement en Cilicie.

Selon N. K. Rauh, la campagne romaine est la cause du rassemblement des pirates ciliciens sous une bannière commune.

> « The effectiveness of Isauricus' campaign, combined with the likelihood of further assaults, did probably convince the Cilician pirates to redirect their campaigns toward the western Mediterranean, hoping in this manner to draw Roman attention as far from the bases in Cilicia as possible (Florus, 1, 41, 4-6). As a component of this strategy they entered into close diplomatic relations with Mithridates and Sertorius, an arrangement culminating in the « Unholy Alliance » that converged on Rome from all points of the Mediterranean in 75-74 B.C.E. Piratical assault on Italy proper were highlighted by inland raids and scorched earth campaigns in southern Italy, firings of fleets (military and commercial) in Ostia and Caieta, and a series of sensational kidnappings of Roman dignitaries and very important persons. [291]»

Comme nous avons pu le constater dans la partie précédente, l'ensemble des sources citées par N. K. Rauh appellent un commentaire et ne doivent pas être utilisées sans précaution. Florus écrit à l'époque impériale, à une période tardive où, comme nous avons pu le constater en première partie, la piraterie relève plus de la littérature romanesque. Son commentaire est donc teinté de nombreuses connotations clairement identifiées dans la création du *topos* littéraire.

---

290 Image tirée de l'article de N. K. Rauh, *ibid*, p.157.

291 N. K. Rauh, "Who Were the Cilician Pirates?", S. Swiny, R. L. Hohlfelder, and H.W. Swiny (eds.), *Res Maritimae : Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, American Schools of Oriental Research Archaeological Reports No. 4., Atlanta, Scholars Press, 1997, p. 267.

La théorie d'une « *Unholy Alliance* », développée par N. K. Rauh doit donc être largement nuancée, elle ne correspond en aucun cas aux cadres de la société cilicienne. Comme nous avons pu le constater dans notre description des ports de Cilicie Trachée, les données archéologiques nous permettent d'estimer que les échanges s'effectuaient essentiellement entre communautés locales. A l'époque classique et hellénistique, les relations entre cités s'effectuaient entre la côte et l'hinterland montagneux. L'étude des corpus de monnaies trouvées à Kelendéris et Nagidos montre que les relations commerciales restaient limitées à une sphère locale. L'archéologie des ports ciliciens ne révèle donc aucune trace d'échanges réguliers avec la Méditerranée occidentale. Tout particulièrement sur la question de la présence d'amphore italique en Cilicie trachée. En effet, N. K. Rauh a utilisé la thèse développée par A. Tchernia comme preuve de la présence de pirates en Cilicie. Ce dernier soutenait, en effet, que le commerce des amphores vinaires était lié à l'approvisionnement des propriétaires italiens en populations servile[292]. N. K. Rauh postule donc l'existence d'amphores italiques de type Dressel 1 ou Lamboglia 2 en Cilicie. Elles permettraient alors de prouver l'existence de communautés pirates organisées ayant des relations régulières avec la Méditerranée occidentale. Les conclusions du rapport de fouille de l'équipe américaine permettent toutefois de nuancer très largement cette hypothèse :

> « Clearly, during the Hellenistic Period, the population of the survey area was not involved in a wine for slave trade in a scale similar to that between Italy and Gaul in the 2nd and 3rd centuries BCE (Tchernia 1983). If this had been the case, we would have found a large number of diagnostic amphora of the Late Hellenistic Period, but we did not. For the Classic and Hellenistic Periods combined, we surface-collected only 18 imported amphora out of a total of 650 collected, and 15 of these (Pseudo Coan) may date to Early Roman as welll[293]. »

La comparaison entre un « *pirate Commonwealths*[294] » et la Cilicie relève donc de l'anachronisme plutôt que de la réalité. L'alliance impie entre tous les pirates et laissés pour compte est sûrement réelle pour l'époque moderne mais semble improbable dans l'Antiquité. D'un point de vue technique il est difficile d'imaginer qu'un réseau de communication global se soit construit dans l'ensemble des ports du pourtour méditerranéen. C'est faire fi du temps de la navigation qui restait conditionné par les saisons et difficultés diverses. Enfin, dans les caraïbes modernes, les groupes de pirates sont formés en réaction aux abus de la compagnie des Indes qui enrôlait de force des marins. Loin de leurs pays d'origine ces marins devenaient gentilhommes de fortune pour survivre. L'Antiquité réagit avec des cadres totalement différents. Nous préfèrerons donc à l'opposition entre la piraterie et le commerce l'hypothèse de relations d'interdépendances complexes qu'il conviendra de préciser par une étude de terrain.

---

292 N. K. Rauh N.K., *op. cit.*, 2003, p. 178-187. Lire aussi avec profit le développement très convaincant de A. Tchernia, *Le vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, Bulletin de l'École Française de Rome, 261, 1986, p. 74-83.

293 R. E. Blanton, *Hellenistic, Roman and Bysantine Settlement Patterns of the Coast Lands of Western Rough Cilicia*, BAR International Series 879, Oxford, 2000, p. 57-60.

294 N. K. Rauh, *art. cit.*, 1998, p. 271.

II-2) Cadre géographique

Comme le rappelle O. Casabonne au début de son étude, il est difficile de décrire les paysages ciliciens à cause d'un manque de source. « Paysage » a trois composantes. Les deux premières sont les composantes naturelles, d'une part les grands traits du relief liés à une morphogenèse dont l'échelle d'étude est la chronologie longue de la géologie ; d'autre part, une végétation qui lorsqu'elle est naturelle, reflète du climat - elle est alors « climacique ». La troisième composante est l'homme lui-même: un paysage existe en effet en fonction de l'homme qui le regarde et le marque par la manière dont il l'habite et l'exploite, modifiant ainsi à la fois les formes du relief et la couverture végétale. On comprend donc qu'à la question « les paysages antiques (...) étaient-ils semblables aux paysages actuels? On doive répondre obligatoirement : non. Les éléments morphologiques décrits ont un peu changé. Mais il ne peut en être de même des autres composantes[295] ».

Dans notre description des paysages ciliciens il convient d'être conscient des limites qu'impose ce type de recherche. Même si aujourd'hui les méthodes d'analyses pluridisciplinaires modernes permettent de rendre compte des évolutions de la géomorphologie d'un paysage nous ne pouvons poser aucune certitude. La pauvreté des enquêtes géographiques sur les milieux nous empêche de proposer un modèle. Nous pouvons toutefois admettre un paysage vraisemblable qui nous permettra de mieux cadrer notre étude dans le territoire. Cette étude géographique comme préambule à notre enquête de terrains nous permet de différencier les spécificités micro-régionales.

Dans sa description de la Cilicie Strabon nous invite à distinguer deux types de paysage :

> «Quant à la Cilicie à l'extérieur du Taurus, une partie d'elle est appelée Trachée et l'autre Plane. En ce qui concerne la Trachée, sa côte est étroite et elle n'a pas de terrain plat ou si peu ; en plus de cela, elle se trouve au pied du Taurus qui ne permet que de faibles moyens d'existence jusqu'à son versant nord, dans la région d'Isaura et des Homonades jusqu'en Pisidie. Cette même région est appelée Trachiotide, et ses habitants Trachiotes. La Cilicie plane s'étend de Soloi et Tarse jusqu'à Issos et aussi à ces parties contre lesquelles, sur le versant nord du Taurus, les Cappadociens sont situés. Cette région consiste essentiellement en plaines et terres fertiles[296].»

La Cilicie plane est un paysage de riches plaines extrêmement fertiles où se sont implantés les plus grand centres de la région. A contrario, les montagnes du Taurus offrent un territoire bien plus aride dont la culture et l'implantation de l'homme est plus complexe. Dans nos sources littéraires la Cilicie Tracchée est spécifiquement citée comme espace d'origine de la piraterie[297]. Son paysage montagneux, ses nombreuses calanques permetent la construction de ports encaissés naturellement protégés. Nous concentrerons donc notre travail sur cette région afin d'en étudier les structures et les spécificités.

---

[295] Ph. Leveau, «L'occupation du sol dans les montagnes méditerranéennes pendant l'antiquité : apport de l'archéologie des paysages à la connaissance historique», G. Fabre (ed.), *La montagne dans l'Antiquité*, Cahiers de l'Université de Pau, 23, Pau, 1990, 5.

[296] Strabon, Géographie, texte traduit du grec par A. Tardieu, XIV, 5, 1.

[297] Appien, *La guerre de Mithridate*, 420-422 (voir texte intégral en annexe).

II-2-1) La Cilicie plane

La Cilicie Plane est un ensemble géomorphologique de trois plaines alluviales formées au Quaternaire. Pour une étude très précise de cet ensemble lire l'excellente description écrite par O. Casabonne[298].

Les anciens soulignent la très grande fertilité de ces plaines: «Elle est vaste, magnifique, bien arrosée, pleine d'arbres de toutes espèces, de vignes. Elle produit en abondance le sésame, le sorgho, le millet, le blé et l'orge[299]». C'est une «plaine qui en beauté ne se rend à aucune plaine en Asie[300]». Néanmoins, cette fertilité demande à être entretenue avec des canaux d'irrigation, drainage, assèchement, sans quoi elle devient au contraire insalubre. L'existence d'une haute nappe phréatique et d'un cordon de dunes créé par l'accumulation de sédiments charriés par les fleuves et cours d'eau côtiers entraîne la formation de marécages et autres étendues d'eau stagnante parfois même salée. Les géographes anciens racontent les dangers des moustiques habitant ces marécages en particulier le paludisme.

De nos jours, le climat de la Cilicie Plane est tempéré de l'automne au printemps. Pendant l'été, les chaleurs, auxquelles s'ajoute une hygrométrie atteignant voire dépassant les 90%, sont très fortes. C'est un climat sub-humide à tendance estivale subtropicale. La rigueur de la saison estivale ajoutée à la pestilence des marécages devait pousser une partie des populations des plaines à aller chercher refuge en montagne.

On y cultive l'orge pour la farine et le millet pour son huile. En effet, plusieurs pièces de monnaies relevées par O. Casabonne comportent des épis d'orge[301]. L'iconographie monétaire atteste aussi de l'importance de la vigne: «la grappe de raisin est omniprésente sur les monnaies de Soloi; on la retrouve également dans les mains du Ba'al de Tarse. Toutefois, on ne devait pas s'adonner à la viticulture dans les plaines à proprement parler, mais plutôt sur les collines calcaires qui descendent en gradin des montagnes[302]». Une nouvelle fois on peut remarquer l'existence de relations ténues entre Cilicie Plane et Rocheuse. Enfin, «si Xénophon se borne à mentionner des arbres «de toute espèce», c'est que leur diversité excède ce qu'il pourrait en dire, émerveillé devant l'opulence de cette région pourvue de tous les avantages qui manquent à l'Attique : l'étendue, l'eau courante, l'abri contre les vents d'hiver (...). Théophraste nous apprend qu'en Cilicie toutes les variétés de grenadiers produisent des fruits sans pépins, entendons des fruits excellents à grains juteux et pépins tendres[303]».

En dehors des buffles et des zébus on peut mentionner l'élevage de chevaux comme richesse principale de l'élevage de la région.

---

298 O. Casabonne, *La Cilicie à l'époque Achéménide*, Persika, De Boccard, Paris, 2001, 31.
299 Xénophon, *Anabase*, I, 2, 22.
300 Diodore de Sicile, Bibliothèque historique, XIV, 20, 2.
301 O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, p. 32.
302 *ibid*, p. 34.
303 S. Amigues, «Végétation et cultures du Proche-Orient dans l'*Anabase*», actes de la Table Ronde internationale de Toulouse, 3-4 février 1995, P. Briant (ed.), *Pallas*, 43, Presse Universitaire du Mirail, Toulouse, 1995, p. 65.

Enfin, les paysages de la Cilicie Plane sont essentiellement composés de fleuves, à tel point que, dans les textes en hiéroglyphes hittites des bilingues de Karape et de Cineköy, elle est appelée «le pays des fleuves». Les trois grands fleuves: Le Kydnos, le Saros et le Pyramos sont en partie navigables. Il convient aussi d'ajouter leurs nombreux affluents, torrents descendant des montagnes et arrosant de ce fait toutes les plaines.

> «La côte de Cilicie Plane est essentiellement faite de dunes sablonneuses. Parfois, observe t'on comme à Karatas par exemple, de petites falaises de grès. Dès lors, contrairement à la proche Trachée, la quasi absence de rade et calanque limite considérablement la possibilité de se servir de ports ou lieux de mouillage naturels. Très certainement, les embouchures des fleuves et torrents ont été aménagées, composant autant de ports intérieurs. C'est le cas du Deliçay, à Issos, mais probablement aussi du Pyramos à Magarse[304].»

Les grands ports des cités de Cilicie plane sont installés en bordure des fleuves et non pas sur le pourtour méditerranéen. Les cités se construisent à l'intérieur des terres et développent des points de mouillage ponctuels à proximité. Le développement de la façade maritime est limité aux grands centres de commerce: Tarsus et Soloi.

[304] O. Casabonne, *op. cit.,* 2001, p. 36.

La Cilicie Trachée au Ier siècle avant notre ère

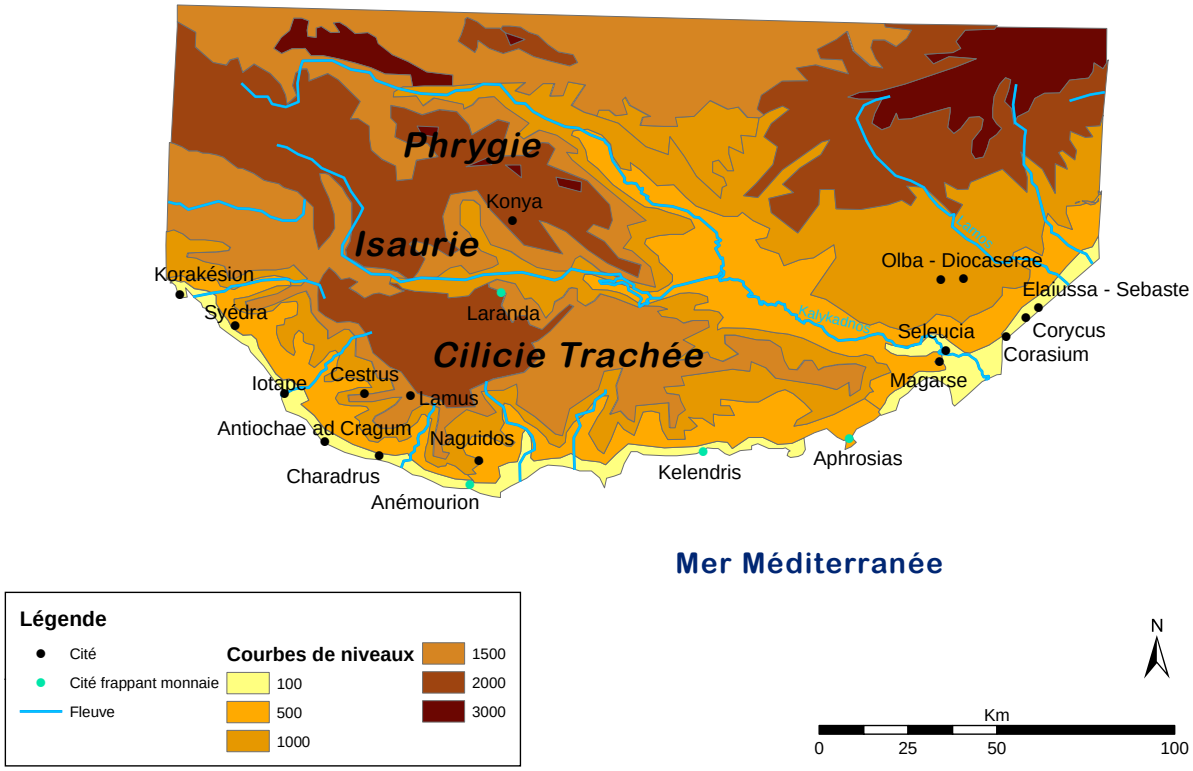


Figure 3 Carte de la Cilicie Trachée au Ier siècle avant notre ère

II-2-2) La Cilicie rocheuse

La Cilicie Plane est encadrée par trois ensembles montagneux: L'Amamus à l'est, le Taurus au nord et la Cilicie Trachée à l'ouest. Il est important d'insister sur ce dernier car il est décrit par les Anciens comme étant le refuge des pirates au I^{er} siècle avant notre ère.

> «Vers l'ouest, c'est après Soloi, à partir de l'agglomération d'Erdemli, que l'on pénètre en Cilicie Trachée. D'abord de basses, mais abruptes, collines calcaires puis des montagnes plongent directement dans la mer. De manière générale, la Trachée correspond à un épais bourrelet montagneux, rattaché au Taurus central, dont le coeur est ce que les géographes appellent le «plateau de Taseli», entre Glünar, Gazipasa et Ermenek. C'est un ensemble calcaire du Miocène (Tertiaire) bordé au sud par des montagnes côtières du Palézoïque. La région est coupée en deux par le fleuve Göksu (anc. Kalykadnos). A l'est, les altitudes s'élèvent progressivement depuis la mer jusqu'aux plateaux ; plus brusquement à l'ouest où les montagnes, dépassant fréquemment les 300 mètres d'altitude, surplombent la Méditerranée. De la côte, on atteint rapidement les 1000 mètres pour dépasser, par endroits, au coeur de la Trachée, les 2500 mètres[305].»

[305] O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, p. 37.

Comme nous pouvons le constater sur la carte de la Cilicie Trachée (figure 3) l'ensemble de la région est un vaste espace montagneux qui plonge en Méditerranée. Ces hautes altitudes en bordure des côtes sont parfaites pour organiser la fuite des raideurs en toute sécurité. La montagne offrait, en effet, une barrière naturelle en proximité des côtes permettant ainsi de garder les prisonniers en attente du versement de leurs rançons. Le transport du navire et du butin à travers la montagne ne posait pas de problème. Un texte de Strabon décrit comment, sur les rivages du Pont Euxin, un groupe de pirates transportait leurs navires et butins, à dos d'homme, jusqu'au village en hauteur derrière une forêt[306].

> «La présence de montagnes et de collines escarpées littorales n'empêche pas (la présence) de plaines côtières sédimentaires. Ainsi d'ouest en est, on distingue les plaines d'Alanya, longue et fine, d'Anamur, entre dunes, marais et montagnes, d'Aydincik, petite, et de Silifke, majestueuse mais également envahie de marais (parfois salants) à l'approche de la mer. Ces plaines, avec leur climat étouffant en été, souvent sans brise malgré le large, sont des répliques à l'identique de celles, bien plus grandes, de Cilicie Plane. Toutefois, en raison de la proximité des montages, dès l'automne, le vent d'hiver, glacial, peut se faire sentir, notamment à Silifke, au débouché de Göksu, véritable couloir de pénétration[307].»

En dépit de la rigueur de son climat et de l'altitude des montagnes, la Cilicie rocheuse est riche, principalement grâce au bois. La façade maritime est recouverte de forêts méditerranéennes et subméditerranéennes jusqu'à 1500 m d'altitude. La forêt est couverte de pins clairs et de chênes jusqu'à 1000 m, au delà c'est le domaine des pins noirs, des genévriers, des sapins. Une diversité sylvestre cultivée depuis la plus haute antiquité pour être utilisée pour la construction navale. Les nombreux empires venus s'installer dans la région ont réglementé l'accès à la forêt afin d'éviter une utilisation anarchique de ses ressources. Plusieurs textes de lois retrouvés dans les cités en bordure des forêts témoignent de cet intérêt. Cette constatation pose plusieurs problématiques dans notre recherche sur la piraterie antique. La réglementation de la sylviculture laisse supposer un rapport plus ou moins étroit entre les pouvoirs locaux et les pirates. De plus, pour que la réglementation soit efficace il est nécessaire que les empires contrôlent aussi les ateliers de construction navale. Dès lors, le contrôle du bois est une piste importante dans notre recherche. Comment les pirates ont-ils construit leurs navires? On peut avancer plusieurs hypothèses:

Les navires utilisés pour le raid sont semblables à des pirogues, ils ne nécessitent pas de centres de production navale très poussés et peuvent être construits au sein même des villages. Piraterie et commerce s'organisent dans un réseau de relations d'interdépendance bien plus complexes que nous ne l'avions postulé à l'origine. Les pirates achetaient, en tant que commerçants, des navires aux centres de production navale des royaumes.

Les empires contrôlant la région cilicienne devaient faire appel à un réseau de mercenaires pour combattre. De nombreux témoignages anciens racontent la similitude entre un raid perpétré en temps de guerre ou de piraterie. Le produit du butin est revendu de la même manière en utilisant les mêmes cercles de commerce.

---

306 Strabon, *Géographie*, XI, 2, 12.
307 Casabonne O., *op. cit*, 2001, p. 37.

Outre les arbres, le fer et l'argent constituent l'autre principale richesse des montagnes tauriques. O. Casabonne signale plusieurs gisements de fer ou argent à travers les montagnes. Quoi qu'il en soit contrairement au témoignage de Strabon, la Cilicie possède de nombreuses richesses[308].

> «Pour Appien, la côte de Cilicie Trachée est «accidentée et sans ports». C'est pourtant là que les pirates ciliciens installent leurs bases navales au I^er^ siècle. En pleine époque achéménide, Skylax témoigne du nombre de ports et de cités côtières que l'on rencontre entre le Korakésion et Soloi : « Sélinonte, la cité de Charadronte et son port, le cap et la cité d'Anémourion, la cité de *Nabaos* : elle a aussi une île. Après le port de Sèton/Kèton/sykèn, (il y a) *Poseithérion*, Salon, Myonte, la cité et le port de *Kélendris*, *Aphrodisios* et un autre port, la cité grecque d'*Hoanoi* qui possède un port, la cité déserte de Sarpèdôn et son fleuve, la cité grecque de Soloi (...)[309]»

La description de Nagidos est particulièrement intéressante. Skylax précise qu'elle possède une île. Une caractéristique de la côte de Cilicie Trachée est en effet le nombre d'îles et îlots, sur lesquels les hommes se sont installés, qui souvent gardent les rades naturelles au fond desquelles se sont plus ou moins développés ports et cités. Strabon atteste par exemple que la cité d'Elaioussa était, en fait, une île très proche de la terre ferme et sur laquelle le roi Archélaos, le roi de Cappadoce, fit construire un palais[310]. Toutes ces îles inconnues de Cilicie Trachée ont eu un rôle non négligeable dans l'infrastructure politique et commerciale de la région[311]. Cette organisation portuaire sur les îles en bordures des côtes rappelle celle le comptoir de Na-guardis sur l'île de Majorque dans l'archipel des Baléares.

II-2-3) L'implantation de l'homme sur le territoire

A l'opposition géomorphologique montagne/plaines correspond un antagonisme ethnographique structurel dans la documentation écrite ancienne et moderne. Une des caractéristiques de la Cilicie Trachée (et plus généralement de toutes les montagnes de l'Anatolie méridionale) est d'abriter un peuplement tribal, barbare, primitif, sauvage, rebelle et pirate. Les montagnards sont toujours représentés en opposition au pouvoir central et menaçant la sécurité des cités côtières. Cette opposition traditionnelle est reprise dans la majorité de l'historiographie autour de notre question. Une des hypothèses sur les causes de la piraterie est la migration des brigands des montagnes vers la côte, s'organisant ainsi en structures de vol/raid beaucoup plus complexes.

Dès le II^ème^ millénaire, les rois hittites ordonnaient régulièrement des campagnes militaires contre les peuples de l'Arzawa et du Lukka. Cette opposition montagne/plaine se poursuit jusqu'à trouver son point d'orgue au I^er^ siècle avant notre ère. En effet, c'est la période où Rome doit affronter des pirates réunis sous l'appellation générique de «Ciliciens» : «Ils (les pirates) construisaient des navires et fabriquaient toutes sortes d'armes, leur siège principal étant la région de Cilicie appelée Trachée qu'ils avaient choisie comme leur mouillage et campement commun. Ils possédaient des forts, des sommets, des îles désertes et

---

308 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2.

309 Casabonne O., *La Cilicie à l'époque Achéménide*, Persika, De Boccard, Paris, 2001, 42.

310 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 6.

311 Pour plus de détail voir l'île de Krambousa («l'île sèche») à l'ouest d'Elaioussa, suffisament importante pour que Strabon la mentionne en XIV, 5, 5. Lire les travaux de A. Erzen, *Kilikien bis zum Ende der Perserherrschaft*, 1940.

des retraites partout, mais ils choisirent, pour principal lieu de regroupement, cette région de la côte cilicienne, accidentée, sans port et surplombée de hautes cimes, et c'est pourquoi ils étaient tous appelés par le nom commun de Ciliciens. Peut-être ce mal avait-il son commencement parmi les hommes de Cilicie Trachée, ceux-ci ayant été rejoints par des hommes d'origine syrienne, chypriote, pamphylienne et pontique [312] ». La victoire de Pompée sur les pirates ne met pas fin à la représentation autour des populations montagnardes. En 51, lors de son proconsulat en Cilicie, Cicéron ne cesse de lutter contre eux : «j'ai l'intention d'aller dans le Taurus pour livrer bataille à Moéraginès[313]» ; «avec toutes mes troupes, je m'attaquais aux gens de l'Amanus qui sont en état d'hostilité permanente avec nous[314]» ; « je me dirigeais vers l'Amanus (...) cette montagne regorgeait d'hommes qui sont nos éternels ennemis [315] »... «Les Ciliciens apparaissent comme d'éternels insoumis ayant la rébellion «dans le sang» : à plusieurs reprises, nous en voyons, déportés par Pompée en Sicile, ou prendre la tête de révoltes serviles. Le brigandage Cilicien perdure tout au long de l'époque médiévale, et ce jusqu'aux XVIIIe et XIXe siècles avec les Derebeys que la Sublime Porte nomme sakis, «brigands/hors-la-loi», et qui foisonnent encore dans le répertoire des asiks («chanteurs itinérants, troubadours»)[316]».

Cette opposition naît en réalité d'une image récurrente dans l'Antiquité : la méchanceté des populations nomades opposées aux peuples sédentaires habitués à vivre en société. La division entre Cilicie plane et rocheuse procède du même principe selon l'observation de Eric Jean. Ce dernier constate que «la seule construction navale unit, dans un même système d'exploitation des territoires, les sociétés montagnardes et les riches cités portuaires des plaines côtières. Dès lors, l'opposition ethno-géographique traditionnelle entre montagnards et habitants des plaines paraît perdre sa raison d'être[317].» Cette partie mérite d'être largement commentée pour comprendre comment s'inscrit la piraterie dans ce processus. Les pirates au cœur de la construction navale avaient sûrement un rôle structurant dans l'économie régionale. Cette piste doit être creusée en observant les changements commerciaux survenus après la victoire de Pompée. Dans les Baléares nous avions remarqué que la victoire de Rome sur les pirates entraîne un changement structurel des habitudes commerciales. Notamment la décrépitude de l'activité commerciale d'Ebusus et la fermeture rapide des centres de production (Na-guardis). Constate-t-on la même chose en Cilicie Trachée?

---

312 Appien, Les *Mithridatiques*, XIV, 92.
313 Cicéron, *Lettre à Atticus*, V, 15.
314 Cicéron, *Lettre familières*, II, 10.
315 Cicéron, *Lettre à Atticus*, V, 20, 3.
316 O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, 51.
317 E. Jean E., «La Cilicie: pluralité et unité», Jean E.; Dinçol A. M.; Durugönül S., *La Cilicie: Espaces et Pouvoirs locaux (2e millénaire av. J.-C. - 4e siècle ap. J.-C.), Actes de la Table ronde internationale d'Istanbul 2-5 novembre 1999*, institut d'études anatoliennes George Dumézil, Istanbul, De Boccard, Paris, 2001, p.6.

II-3) Sur les traces des pirates ciliciens

Pour cette étude de terrain, nous suivrons presque pas à pas le récit du voyageur Skylax :

> « La Cilicie, limitrophe de la Pamphylie, est aussi habitée par des colonies grecques. Sélinonte, la cité de Charadronte et son port, le cap et la cité d'Anémourion, la cité de Nabaos (Nagidos) : elle a aussi une île. Après le port de Sèton/Kèton/Sykèn, (il y a) Poseithérion (Poseidéion), Salon, Myonte, la cité et le port de Kélendris (Kélendéris), Aphrodisios (Aphrodisias) et un autre port, la cité grecque d'Hoanoi (Holmoi) qui possède un port, la cité déserte de Sarpèdôn et son fleuve, la cité grecque de Soloi, celles de Zephyrion, de Mallos et de Myriandros, occupée par les Phéniciens; le comptoir Adana avec un port et les fleuves Pyramos et Thapsacos. Le trajet par mer de toute la Cilicie, depuis les confins de la Pamphylie jusqu'au fleuve Thapsacos, est de trois jours et de deux nuits Si vous faites le voyage par terre, depuis Sinope, qui est dans le Pont jusqu'à Solos en Cilicie, le trajet d'une mer à l'autre est de cinq jours. »

Cette description de l'interface maritime cilicienne par Skylax est notre source la plus ancienne concernant la Cilicie Trachée. Elle nous permet de visualiser les principaux ports de la région au V^{ème} siècle avant notre ère. En partant de ce point de départ, nous avons complété cette description de la Cilicie Trachée avec celle plus tardive du géographe Strabon[318]. Nous avons ainsi pu cartographier l'ensemble des cités côtières de la région (voir figure 3) au I^{er} siècle avant notre ère. Ce travail préliminaire nous a permis d'envisager avec le concours de l'Institut Français d'étude Anatolienne d'Istanbul une étude de terrain en Turquie. En terme de méthode, nous sommes allés visiter les sites archéologiques des ports et cités évoqués par nos sources. Nous avons souhaité dans cette partie faire un état des lieux de l'ensemble des donnés de terrain. Nous suivrons donc presque pas à pas l'ensemble de nos sources littéraires et les confronterons aux ressources de l'archéologie la plus récente. Ce travail de terrain comporte toutefois des limites. Nous n'avons pas eu l'opportunité dans le cadre d'un travail de thèse de réaliser ou participer à des fouilles ou des prospections dans cette région. Les données que nous avons rassemblées sont par nature très diverses : photographies, rapports de fouilles, épigraphie et corpus numismatique. Dans quelle mesure la piraterie cilicienne apparaît-elle dans l'ensemble des sources non littéraires ?

II-3-1) De Alanya à Anamur : la Cilicie Trachée occidentale

La frontière entre la Pamphylie et la Cilicie reste encore aujourd'hui particulièrement obscure puisque la localisation varie dans nos sources entre Sidè et Syédra. Pline l'Ancien précise un peu la géographie des périples de Skylax :

> « Adana, Cibyra, Pinara, Pédalie, Ale, Sélinonte, Arsinoé, Jotape, Doron ; auprès de la mer, une ville, un port et un antre du nom de Corycus; le fleuve Calycadnus, le promontoire Sarpédon, les villes de Holmoe et de Myle, le promontoire et la ville de Vénus, d'où est le plus court trajet à l'île de Chypre ; sur le continent, les villes de Myanda, d'Anemurium, de Coracésium ; et le fleuve Mélas, ancienne limite de la Cilicie[319]. ».

---

[318] Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2.

[319] Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*, texte traduit du latin par J. Dessanges, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1980, V, 93.

Le fleuve Mélas apparaît comme la frontière naturelle de la partie la plus occidentale de la Cilicie. Le nom antique de Mélas (le « fleuve noir ») tient à son caractère pratiquement infranchissable, sa profondeur. Le fleuve constitue un obstacle, une barrière aux déplacements des hommes. Les gués y sont très rares à tel point que jusqu'à une époque récente, c'est par bac, faute de ponts, qu'il fallait le traverser. Mais cette vision trop simpliste de la frontière a été récemment critiquée par O. Casabonne : « que le Mélas ait été désigné comme une frontière naturelle entre Pamphylie et Cilicie, voilà qui est conforme à l'habitude des géographes antiques : un trait marquant dans le paysage forme la limite des deux pays. Cependant l'étude des monnaies et des inscriptions de la région n'invite pas aux mêmes considérations[320]. » Nous ne pouvons que souscrire à l'interprétation solide et bien argumentée proposée dans le travail de O. Casabonne. Il formule l'hypothèse d'un déplacement de la frontière vers la cité de Sidè habituellement située en Pamphylie. Malgré les caractères impétueux du fleuve Mélas il n'en reste pas moins franchissable. La cité portuaire de Sidè exerce sur les villes de Cilicie Trachée occidentale une influence bien attestée par la documentation épigraphique[321].

Si l'on admet que la limite occidentale de la Cilicie est bel et bien à Sidè les principales villes portuaires jusqu'à Anamur sont les suivantes : Korakésion, Syédra, Iotape et Antiochae ad Cragum. Cette partie de la Cilicie rocheuse est précisément celle étudiée par l'équipe de fouille américaine dirigée par N. K. Rauh.

❖ **Korakesium** – Le port est situé dans une plaine alluvionnaire surmontée par un éperon rocheux (voir figure 4). Malheureusement, l'ensemble des restes archéologiques est enfoui sous les constructions médiévales et contemporaines. Un château d'époque médiévale surplombe la cité moderne et protégeait le port attenant. Selon Strabon[322], la cité de Korakesium marque l'entrée en Cilicie. Elle est

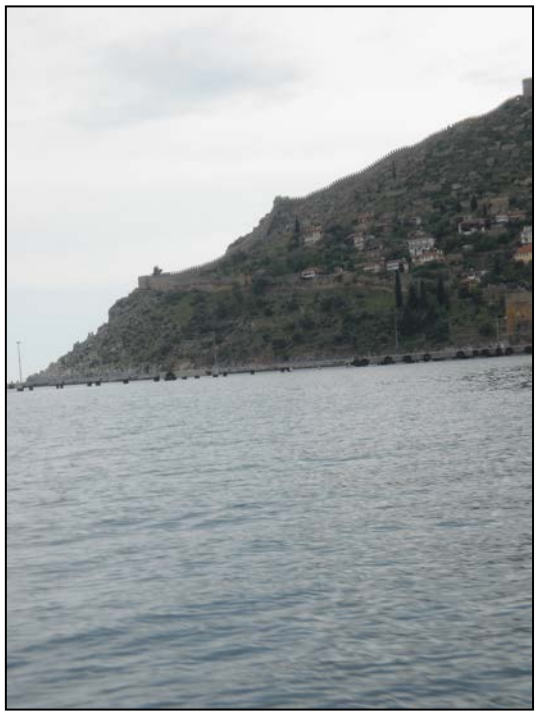


Figure 4 photo du port de Korakesium prise depuis la mer

[320] O. Casabonne et A. Porcher, « Notes Cilicienne », *Anatolia Antiqua*, XI, 2003, p.131-133.
[321] Pour plus d'informations à ce sujet lire : L. Robert, Documents de l'Asie Mineure méridionale. Inscriptions, monnaies et géographie, Hautes études du monde gréco-romain 2, Droz-Minard, Genève-Paris, 1966, tout particulièrement les pages 46-52 sur le bac du fleuve Mélas et 91-95 sur l'oracle de Syedra.
[322] Strabon, XIV, 5, 2.

citée comme étant la place forte des opérations de pillage perpétrées par Diodotus Tryphon. Les fouilles archéologiques menées à la fin des années 1950 par le professeur Kılıç Kökten portaient essentiellement sur une grotte néolithique située à une vingtaine de kilomètres du centre ville. En l'absence de sources supplémentaires il est difficile d'avancer une quelconque hypothèse autour de cette cité.



Figure 5 : L'allée commerçante de la cité de Syédra

❖ **Syédra** – La cité antique ne possède aucune ouverture vers la mer, elle est située dans la proche montagne à côté de la ville moderne de Gazipaşa. Les ruines archéologiques sont encore très bien conservées et traduisent une forte activité à l'époque romaine. On y trouve un établissement thermal, une rue commerçante surplombée par deux petits temples (figure 5). Les récentes prospections de N.K.

Rauh présentent Syedra comme un site rural extrêmement peu développé avant la conquête romaine. Seulement 2 tessons sur les 36 trouvés sur le site lors de la prospection de 1998 ont été identifiés d'époque hellénistique préromaine[323].

L. Robert publie, en 1966, un oracle de Claros destiné à Syédra qui est particulièrement intéressant pour notre objet d'étude :

> « Pamphyliens de Syédra, qui habitez une terre [---] d'hommes mélangés [---], ayant dressé une image d'Arès sanglant et meurtrier au milieu de la ville, célébrez auprès d'elle des sacrifices, la tenant par les liens de fer d'Hermès; de l'autre côté, que Dikè, rendant la justice, le juge et qu'il ressemble à un suppliant. Car ainsi il sera pour vous pacifique, ayant chassé la horde ennemie loin de votre patrie, et il fera surgir l'abondance implorée. Mais vous aussi en même temps prenez part à l'effort vigoureux, soit en les chassant soit en les enchaînant de liens et n'allez pas par crainte des pirates subir le châtiment des pirates. – C'est à dire que les Syédriens, ne se défendant pas contre les pirates, risquent d'être traités comme leurs complices[324]. »

La dernière phrase pose problème car il est difficile de comprendre le sens de la traduction proposée par L. Robert. Il nous faut donc retourner au grec pour en percevoir le sens :

« Πάμφυλοι Συεδρῆες ἐπίξυν[ον πάτριόν(?) τ]ε […]
ναίοντες χθόνα παμμιγέων Ε[…]ΑΤΑ φωτῶν,
Ἄρηος δείκηλον ἐναιμέος ἀνδροφόνοιο
στήσαντες μεσάτῳ πόλιος [κ]ᾰ́[ρ]ᾳ ἔρδετε θύσθι̯ᾳ,

δεσμοῖς Ἑρμείαο σιδηρείοις μιν ἔχοντες·
ἐγ δ' ἑτέροιο Δίκη σφε θεμιστεύουσα δικάζ[οι].
αὐτὰρ ὁ λισσομένῳ ἵκελος πέλοι· ὧ̃δε γ[ὰρ ὑ]μεῖν
ἔσσεται εἰρηναῖος, ἀνάρσιον ὄχλον ἐ̣[λά]σσας
τῆλε πάτρης, ὄρσει δὲ πολύλλιτον εὐοχθείαν.

σὺν δὲ καὶ ὑμέες ἅπτεσθαι κρατεροῖο [π]όν[οι]ο̣,
ἢ̃ σεύοντες ἢ̃ ἐν δεσμοῖς ἀλύτοις πε̣[δ]όω[ντες],
*μηδ' ὄκνῳ δόμεναι **ληιστήρων** τ̣ίσ̣[ι]ν αἰν[ήν].*
οὕτω γὰρ μάλα πᾶσαν ὑπεγδύσε̣[σθε κ]όλο[υσιν][325]. »

Une traduction de la dernière phrase divergente de celle de L. Robert a été proposée par F. Sokolowski, je la cite dans son intégralité avant d'ouvrir la discussion autour de cette inscription :

---

323 N. K. Rauh, et alii. « Pirates in the Bay of Pamphylia : an Archaelogical Inquiry », *The sea in Antiquity*. BAR IntSer 899. Oxford 2000, p. 163.
324 L. Robert, *op. cit.*, 1966, p. 91-95.
325 G. E. Bean et T. B. Miltford, *Journeys in Rough Cilicia, 1962-1963*, DAWW 85, Vienne, 1965.

> « Après avoir recommandé l'érection du monument l'oracle ordonne aux Syédriens de s'appliquer à chasser et à enchaîner les malfaiteurs. (…) Les éditeurs traduisent cette phrase ainsi : « do not by shrinking from the pirates (and so allowing them to harry you) pay a terrible penalty ». L. Robert a raison de remarquer que l'expression *δόμεναι τίσιν* signifie plutôt « subir un châtiment » que « subir un dommage ». Mais je comprends mal la traduction qu'il donne : « N'allez pas par crainte des pirates subir le châtiment des pirates. C'est à dire que les Syédriens, ne se défendant pas contre les pirates, risquent d'être traités comme leurs complices ». Je ne crois pas que nous ayons ici une construction *ἀπὸ κοινοῦ*. La supposition que les Syédriens, s'ils renoncent à se défendre, risqueraient d'être punis par les Romains comme des complices (éventualité plutôt compliquée) n'est pas nécessaire. La phrase sera parfaitement claire, si l'on la traite comme elliptique et si l'on rattache l'infinitif *δόμεναι* non pas à *υή* mais à *ὄκνῳ*. Je traduis donc le passage comme il suit : « ne (vous comportez) pas [autrement] avec l'appréhension que vous allez subir une vengeance terrible de la part des pirates[326] ». »

L. Robert et F. Soklowski proposent de dater cette inscription de la fin de la République au I^er^ siècle avant notre ère. Néanmoins l'ensemble de notre documentation permet de nuancer cette datation tardive. En effet, aucune de nos sources littéraires ne cite Syédra comme une cité importante de la Cilicie : elle est inconnue pour Skylax, Strabon et Pline. Qui plus est, les prospections récentes tendent à prouver que son apogée doit plutôt être situé pendant l'Empire.

Concernant la phrase traitant spécifiquement de piraterie : « *μηδ' ὄκνῳ δόμεναι* ***ληιστήρων*** *τίσ[ι]ν αἰν[ήν]*. » Aucun élément ne permet de distinguer s'il s'agit de piraterie ou du terme générique de brigandage. L'élément marin n'apparaît nulle part, d'autant plus que Syedra ne possède aucun espace portuaire au sein de sa propre cité. Il est possible que le terme *ληιστήρων* puisse désigner plus généralement les pillages et autres coups de main auxquels se livraient les populations locales de manière endémique. La traduction « subir une vengeance » fait écho à notre étude précédente sur le droit de représailles. D'autant plus que des relations d'interdépendance très étroites existaient entre Syédra et les cités côtières[327].

Il convient donc d'être extrêmement prudent dans la datation de cette inscription. Sans apport supplémentaire de l'archéologie il est difficile d'aller plus loin dans l'interprétation de cette inscription. Il nous semble toutefois difficile d'imaginer, dans l'état actuel de la recherche, des relations commerciales très étroites entre la petite Syédra et le sanctuaire de Claros avant l'époque romaine. C'est la raison pour laquelle je pencherais plutôt pour une datation tardive de cette inscription.

❖ **Iotape** – La petite cité portuaire se dresse à une trentaine de kilomètres au sud de la ville de Gazipaşa, au bord de la route moderne. Cette dernière traverse l'ancienne cité séparant l'acropole et le port de l'espace résidentiel. Selon les données épigraphiques, Iotape fut fondée par Antiochos IV de Comagène dans le courant du I^er^ siècle avant notre ère[328]. Skylax dans son périple ne cite pas le port

---

[326] F. Sokolowski, « Sur l'oracle de Claros destiné à la ville de Syédra », *Bulletin de correspondance hellénique*, 92-2, 1968, p. 519-522.

[327] Pour plus de précision sur cette question lire l'article de K. R. Hopwood, « The Links Between the Coastal Cities of Western Rough Cilicia and The Interior During the Roman Period », *Anatolia Antiqua*, I, 1991, p. 305-310.

[328] J. Marquardt, *Römische Staatsverwaltung*, Leipzig, 1881.

de Iotape contrairement à Pline l'Ancien ce qui confirmerait cette date de création.

Le port est situé dans une anse protégée par une citadelle surélevée par un léger promontoire rocheux (figure 6 et 7). L'équipe de prospection dirigée par N. K. Rauh a concentré ses recherches sur la citadelle en 1996. Ils ont identifié près de 25 chambres, ainsi que plusieurs matériaux de construction différents qui laissent supposer deux phases d'habitats distincts (figure 8). De l'autre côté de la route l'équipe de prospection a relevé 26 bâtiments, essentiellement des habitations qui suivent un plan de construction désorganisé (figure 9). Deux périodes de construction ont été identifiées :

- Phase I : construction de pierres grossièrement taillées provenant directement des montagnes voisines
- Phase II : pierres beaucoup plus petites soutenues par du mortier.

Les constructions de la citadelle correspondent majoritairement à la phase II (figure 8[329]), c'est à dire à la fin de l'Antiquité. N. K. Rauh avait supposé avant les prospections de distinguer Iotape comme une des citadelles pirates citées par Strabon et Appien [330] . Les données archéologiques attestent un habitat embryonnaire à l'époque pré-romaine. Sur les 258 tessons trouvés sur le site seuls 7 ont été identifiés d'époque hellénistique. Le port de Iotape apparaît comme un point de mouillage en relation étroite avec les villages ruraux de l'intérieur. Il n'y a donc pas lieu de croire que Iotape puisse avoir été un centre organisé de piraterie au I^{er} siècle avant notre ère. Néanmoins sans apport supplémentaire de l'archéologie, il est difficile de pouvoir trancher la question. Il convient donc de comparer les données trouvées à Iotape avec celles de l'ensemble des cités ciliciennes.

[329] N. K. Rauh, *op. cit.,* 2000, p. 173.
[330] *ibid.,* p. 172-175.

Planche photo de Iotape

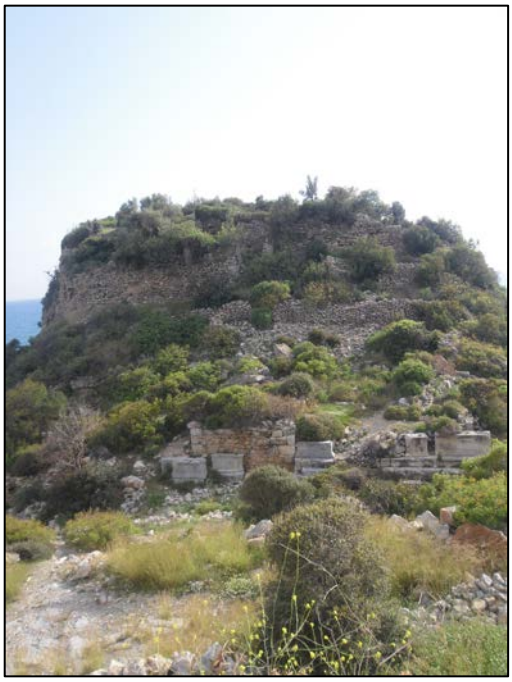


Figure 6 Citadelle de Iotape



Figure 7 Vue du port de Iotape

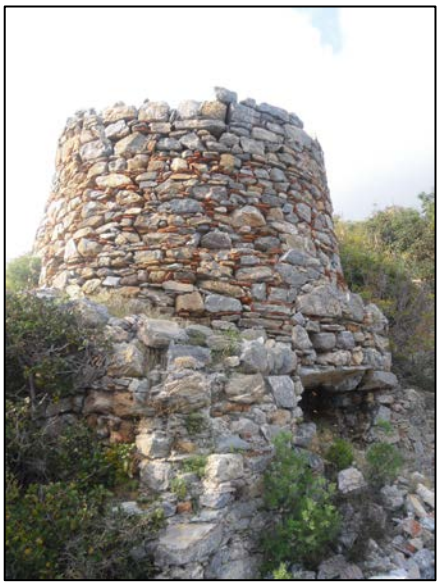


Figure 8 Tour de défense du port

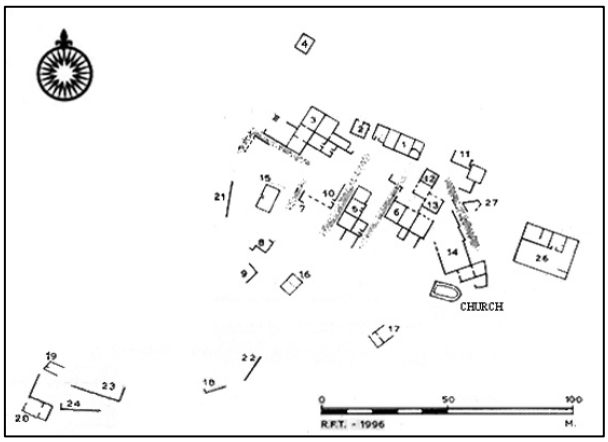


Figure 9 Plan de la citadelle de Iotape selon N. K. Rauh

❖**Antiochae ad Cragum** – Cette petite cité portuaire est située dans les alentours du petit village turc de Güney. L'accès au site est relativement compliqué, même aujourd'hui, elle est placée sur un éperon rocheux percé de petites criques. Une campagne de fouille est actuellement en cours, *Antiochia ad Cragum Archaeological Research Project*, dirigée par l'Université américaine de Lincoln-Nébraska[331]. Comme le laisse supposer son nom, la cité a été créée par Antiochos IV lors de son passage dans la région. Dans plusieurs publications, N. K. Rauh pose la question d'associer Antiochae avec les cités fortifiées de Kragos et d'Antikragos où s'est terminée la campagne de Pompée contre les pirates :

> « When we apply these findings to Antiochia ad Cragum, a site bearing directly on the question of piracy, the difficulties posed by the absence of pre-roman material remains grow acute. Although the featural remains of this site date predominantly to the period of ressettlement by Antiochus IV of Commagene c. 52 AD, there seems little doubt that this was the location of Cilician pirate base described by Appian. In fact, Appian's topographical description of the *phrouria megista* appears remarkably site specific. His two impregnable citadels – the Kragos and the Antikragos closely match the site's actual topography, combining an acropolis-like « upper city », perched high atop a precipitous seaside cliff (some 300 m. in altitude), with a lower more heavily fortified bastion on a rock promontory flanked by hidden sea coves[332]. »

La topographie particulière du site a, en effet, de quoi nourrir les imaginations des chercheurs. La falaise abrite une citadelle fortifiée qui s'élève à plus de 300 m d'altitude (figure 10) et surplombe deux petits ports situés dans des petites criques protégées par une arche naturelle (figure 11 et 12). Le port reste toutefois très petit ne pouvant accueillir qu'un nombre très limité de navires. Sur la falaise située au delà des criques on peut distinguer une nécropole (figure 13). Les prospections menées par l'équipe de N. K. Rauh entre 1996 et 2004 n'ont révélé qu'un nombre très limité de tessons identifiés d'époque pré-romaine : sur près de 496 tessons seuls 5 sont datés d'époque hellénistique. Qui plus est, aucun de ces 5 tessons ne provienne de la citadelle fortifiée censée être le vestige des anciennes places fortes pirates. Les fouilles très récentes conduites entre 2004 et 2012 par l'Université de Lincoln Nébraska confirment que le site n'a été occupé que tardivement. Le temple romain fouillé entre 2005 et 2008 a été daté d'époque impériale, vraisemblablement du IIIème siècle ap. J.-C[333].

Le site d'Antiochae ad Cragum est en tout point semblable à celui de Iotape : une enceinte fortifiée construite tardivement protégeant un petit port attenant. Je ne pense pas qu'il faille voir dans ces constructions une évidence de piraterie. Bien au contraire, ces espaces portuaires semblent correspondre à des points de mouillage semblables à ceux que nous avons étudiés dans notre seconde partie. Avant l'occupation romaine, les populations habitaient dans les petits villages ruraux de l'hinterland montagneux. Il convient donc de poursuivre notre

---

331 M. Hoff et R. Townsend (eds.), *Rough Cilicia. New Historical and Archaeological Approaches. An International Symposium held at the University of Nebraska, October 2007*, Oxford, 2012 (à paraître) ; E. Erdogmus et R. Townsend, « The Antiochia ad Cragum Archaeological Research Project: Northeast Temple 2008 Season », 27. *Arastirma Sonuçlari Toplantisi* (27th Annual Archaeological Survey Symposium), Ministère de la culture de Turquie, Ankara, 2009, p. 461-70 ; R. Townsend et E. Erdogmus, « Rough Cilicia Archaeological Project: 2005 Season », *24. Arastirma Sonuçlari Toplantisi* (24th Annual Archaeological Survey Symposium). Ministère de la culture de Turquie, Ankara, 2007, p. 231–44.

332 N. K. Rauh, *op. cit.,* 2000, p. 167.

333 E. Erdogmus et R. Townsend, *op. cit*., 2009, p. 461-462.

investigation non plus seulement dans les cités portuaires mais aussi dans un centre montagneux.

Planche photo Antiochae ad Cragum



Figure 10Vue de la citadelle d'Antiochae ad Cragum



Figure 11 Arche naturelle protégeant l'entrée du port d'Antiochae ad Cragum



Figure 12 Port d'Antiochae ad Cragum



Figure 13 Nécropole d'Antiochae ad Cragum

❖ **Lamos** – Située à mi-chemin entre Selinus et Antiochae ad Cragum, approximativement à 9 kilomètres à l'intérieur des terres. La cité, admirablement placée au pied des montagnes du Taurus (sur un point élevé à 860m.) est un espace de transition entre les points de mouillage côtiers et l'hinterland montagneux. La ville est divisée en quatre espaces principaux : l'agora, la rue à colonnade, le cimetière et l'acropole. Des prospections pédestres menées récemment ont identifié quelques nouvelles structures qu'il est difficile de préciser dans l'état actuel de la recherche. La majorité des restes archéologiques sont datés du II^{ème} – III^{ème} siècle après J.-C., période où la cité a connu sa plus grande prospérité, expansion.

Le peuplement de Lamos est majoritairement Louvite[334] et l'acculturation gréco-latine y est plus nuancée que dans les autres cités. L'étude du mobilier funéraire par l'équipe de R. F. Townsend, montre qu'il y a une émulation dans la possession de motifs hellénistiques dans les tombes de la noblesse louvite. L'absence de structure hellénistique classique au sein de l'architecture (théâtre, odéon, stade) permet toutefois de nuancer cette approche. La prégnance des influences locales dans le matériel archéologique est notable dans la cité de Lamos même après la conquête romaine[335]. La culture indigène construit donc des rapports particuliers d'interdépendance avec les cités portuaires romaines. Les recherches ont permis de dégager l'ambivalence des relations entre respect des traditions louvites et adoption des richesses ostentatoires de pouvoir.

❖ **Conclusion**

Les conclusions des prospections réalisées par l'équipe américaine de l'Université de Purdue jettent un regard nouveau sur les hypothèses que nous avons pu construire de la piraterie cilicienne. Si l'on en croit les seuls textes littéraires, cette région apparaît comme le principal espace de piraterie en Méditerranée :

> « Excités en effet par le gain et bien décidés à ne plus abandonner la piraterie s'égalant désormais à des rois, à des tyrans ou à de grands chefs d'armées, et persuadés que, toutes les fois qu'ils se réuniraient tous au même endroit, ils seraient invincibles, **420** ils fabriquaient toutes les espèces de navires et d'armes, en particulier dans le secteur appelé « Cilicie Rocheuse », qu'ils tenaient pour leur base maritime commune ou qu'ils considéraient comme un camp. S'ils disposaient en effet dans beaucoup d'endroits de postes fortifiés, de citadelles, d'îles désertes et de mouillages, ils considéraient comme leurs points de relâche essentiels ceux qui se trouvaient dans cette Cilicie-là, dont la côte est rocheuse, inhospitalière et surplombée de pics élevés. **421** C'est sans doute pourquoi on leur donnait à tous le nom générique de « Ciliciens » alors que, si ce fléau avait probablement pris naissance chez les Ciliciens de la Côte Rocheuse, s'y étaient également associés des Syriens, des Chypriotes, des Pamphyliens, les habitants du Pont et à peu près tous les peuples orientaux **422** qui, trouvant que la guerre contre Mithridate avait pris trop d'ampleur et durait trop longtemps, avaient préféré agir plutôt que subir et choisi la mer plutôt que la terre[336]. »

---

[334] Pour plus d'information sur le peuplement Louvite en Cilicie lire : H. Craig Melchert, *The Luwians*, Brill, Leiden, Boston, 2003.

[335] R. F. Townsend et M. C. Hoff, « Lamos in Rough Cilicia, an architectural survey » *Olba* XVII, 2009, p. 1-22.

[336] Appien, *Les Mithridatiques*, texte traduit du grec par P. Goukowsky, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 2003, 419-422, (texte disponible intégralement en annexe).

Dans cet extrait, Appien présente les pirates ciliciens comme un groupe/une communauté organisé et basé en Cilicie Rocheuse. Cette structure d'organisation est particulière et ne correspond à aucune forme politique : cité, royaume, tyrannie… C'est la raison pour laquelle la piraterie cilicienne a pu nourrir l'ensemble des interprétations que nous avons déjà critiquées précédemment. Appien est un historien qui écrit au II^{ème} siècle de notre ère, à une période où le discours de la représentation autour du terme « piraterie » est le plus dévoyé. L'archéologie nous permet aujourd'hui de mieux connaître cette région de la Cilicie Tracchée. Les communautés humaines sont éparpillées dans des villages montagneux très petits. Il est impossible de parler de cité tant l'organisation du territoire est embryonnaire. La grande cité de Sidè, généralement placée en Pamphylie, exerce l'influence d'une « métropole[337] » pour l'ensemble de la région, tout du moins jusqu'à Iotape. Une inscription datée du I^{er} siècle ap. J.-C., trouvée à Sidè, honore un dénommé Touès originaire de Iotape pour avoir assumé le prix de la traversée du fleuve Mélas par bac. L. Robert propose cette interprétation : « On comprend assez quel service Touès a rendu à la fois aux gens de Sidè, sur la rive droite du fleuve, et à ses compatriotes venant, de la rive gauche, vers Sidè. Cela marque bien aussi le rôle du passage du Mèlas dans les communications pour toute la région[338] ». Les évidences archéologiques confirment l'éparpillement des villages montagneux dans toute la région (voir figure 15). A l'époque pré-romaine, la mer a un aspect de repoussoir, les futurs centres urbains apparaissent comme des points de mouillage embryonnaire (voir figure 14). La seule véritable cité est celle de Sidè qui a une importance essentielle sur l'organisation des villages de toute cette micro-région. Le transport s'effectue par la terre, en témoigne l'inscription du bac de Mélas ainsi que le non développement des structures portuaires.

L'organisation cohérente de cette région cilicienne permet de porter un regard critique sur les textes littéraires. L'extrait d'Appien tient plus du registre de la représentation que du commentaire historique. Un fragment de Strabon propose une description intéressante permettant de compléter le rôle exercé par la cité de Sidè dans l'économie de cette microrégion :

> « A Sidé, par exemple, ville pamphylienne, où les Ciliciens avaient leurs chantiers de construction, tout individu enlevé par les pirates, fût-il même reconnu pour homme libre, était vendu aux enchères. Les Lyciens, au contraire, n'ont jamais cessé de vivre d'une manière régulière et conforme aux lois de la civilisation, et, pendant que leurs voisins, grâce au succès de leurs déprédations, avaient fondé une sorte de thalassocratie s'étendant jusqu'aux parages de l'Italie, ils ne se sont, eux, jamais laissé éblouir par l'appât d'un gain déshonnête et ils sont demeurés fidèles à la politique traditionnelle de l'antique confédération lyciaque[339]. »

Sidè est décrite comme une cité pamphylienne qui ne partage pas les habitudes des pirates ciliciens. Il est toutefois intéressant de remarquer qu'elle participe tout de même à la piraterie en permettant l'échange de marchandises volées. La vente s'organise en parallèle des structures portuaires avec des enchères librement arrangées entre les participants. Le commerce d'esclaves de

---

[337] Je paraphrase ici volontairement le mot de « métropole » utilisé par O. Casabonne à propos de Sidè dans son article : O. Casabonne et A. Porcher, *art. cit.*, 2003, p.132.

[338] L. Robert, Documents de l'Asie Mineure méridionale. Inscriptions, monnaies et géographie, Hautes études du monde gréco-romain 2, Droz-Minard, Genève-Paris, 1966, p. 46-52.

[339] Strabon, *Géographie*, texte traduit du grec par A. Tardieu, XIV, 3, 2.

Sidè permet aussi la vente de toutes personnes même les « hommes libres » reconnus comme tels. Cette description de l'échange entre la cité de Sidè et les villages périphériques de Cilicie Trachée correspond au schéma que nous avons développé en seconde partie. Une cité « métropole » possédait un réseau d'échange construit depuis plusieurs générations utilisant la piraterie comme un agent équivalent à tous les autres. La piraterie a donc sûrement existé dans toute cette microrégion mais à un degré similaire à celle que l'on rencontre dans toutes les études méditerranéennes. Parmi ses conclusions N. K. Rauh fournit toutefois une interprétation divergente :

> « If there were pirates along this shore, their settlements, based on the surviving surface remains, appear to have been extremely small (with the possible exception of Korakesion), and their locations (high on the coastal ridge, or nestled on promontories that sheltered hidden coves) highly furtive. Sociologial description for both ancient Mediterranean and modern transatlantic piracy suggest that small-scale settlements of this sort were appropriate to pirate societies. In the final analysis, the reason for our inability to locate and to identify the remains of Cilician pirate bases may ultimately arise from the fact that the pirates themselves did their utmost to evade detection by potential foes[340]. »

Il n'y a pas en Cilicie, ni ailleurs en Méditerranée, de villages ou de forteresses habités uniquement par des pirates. Il n'y a, en effet, aucun particularisme dans la construction des cités anciennes qui puisse être, de près ou de loin, spécifiquement attribué à l'organisation de la piraterie. La comparaison avec la sociologie d'époque moderne me semble anachronique compte tenu des cadres de la société ancienne. Les cités, villages, ne sont pas autocentrés autour d'une seule et même activité. Comme nous avons pu le voir en seconde partie, un rapide tour d'horizon des structures de l'économie ancienne permet d'établir la multiplicité des activités au sein d'une même communauté. L'importance du principe autarcique pour les Grecs empêche la division internationale du travail. Il y a, certes, une rationalisation des activités à l'échelle internationale, mais elle n'est jamais poussée à l'extrême. La piraterie ne fait pas exception et l'étude de la microrégion de Cilicie Trachée occidentale nous fournit une preuve supplémentaire. Ses structures sont cohérentes avec celle, observées dans l'ensemble de la Méditerranée : il n'apparaît aucun particularisme. La piraterie apparaît comme un agent d'échange participant à l'économie régionale. Il est normal que le marché du port de Sidè ne soit pas soumis à un contrôle strict de la valeur, provenance des marchandises. Les lois changent en fonction de l'importance des marchés portuaires : la grande cité d'Athènes a la capacité de se doter de structures contraignantes contrairement à la petite cité de Sidè. Pour survivre face à ses puissantes voisines Pamphyliennes (Pergé et Aspendos), Sidè choisit de porter son regard vers la partie occidentale de la Cilicie Trachée. Il n'est donc pas étonnant que ses structures permettent à des marchandises volées de pouvoir circuler en toute légitimité.

Après Antiochae ad Cragum et pendant 50 km la côte rocheuse ne laisse place à aucune plaine alluvionnaire. La prochaine grande cité portuaire est celle d'Anemourion qui ouvre une nouvelle micro-région cilicienne.

---

[340] N. K. Rauh, *op. cit.,* 2000, p. 175.

Urban Sites (6)	Number of certain Classical/Hellenistic sherds processed	Total number of sherds processed
Laertes	10	199
Iotape	7	258
Selinos	34	686
Kestros	1	322
Nephelion	14	570
Antiochae ad cragum	5	496
Total	71	2481

Figure 14 Donné céramique classique/hellénistique[341]

[341] Tableau issu des travaux de : N. K. Rauh, *op. cit.*, 2000, p. 163.

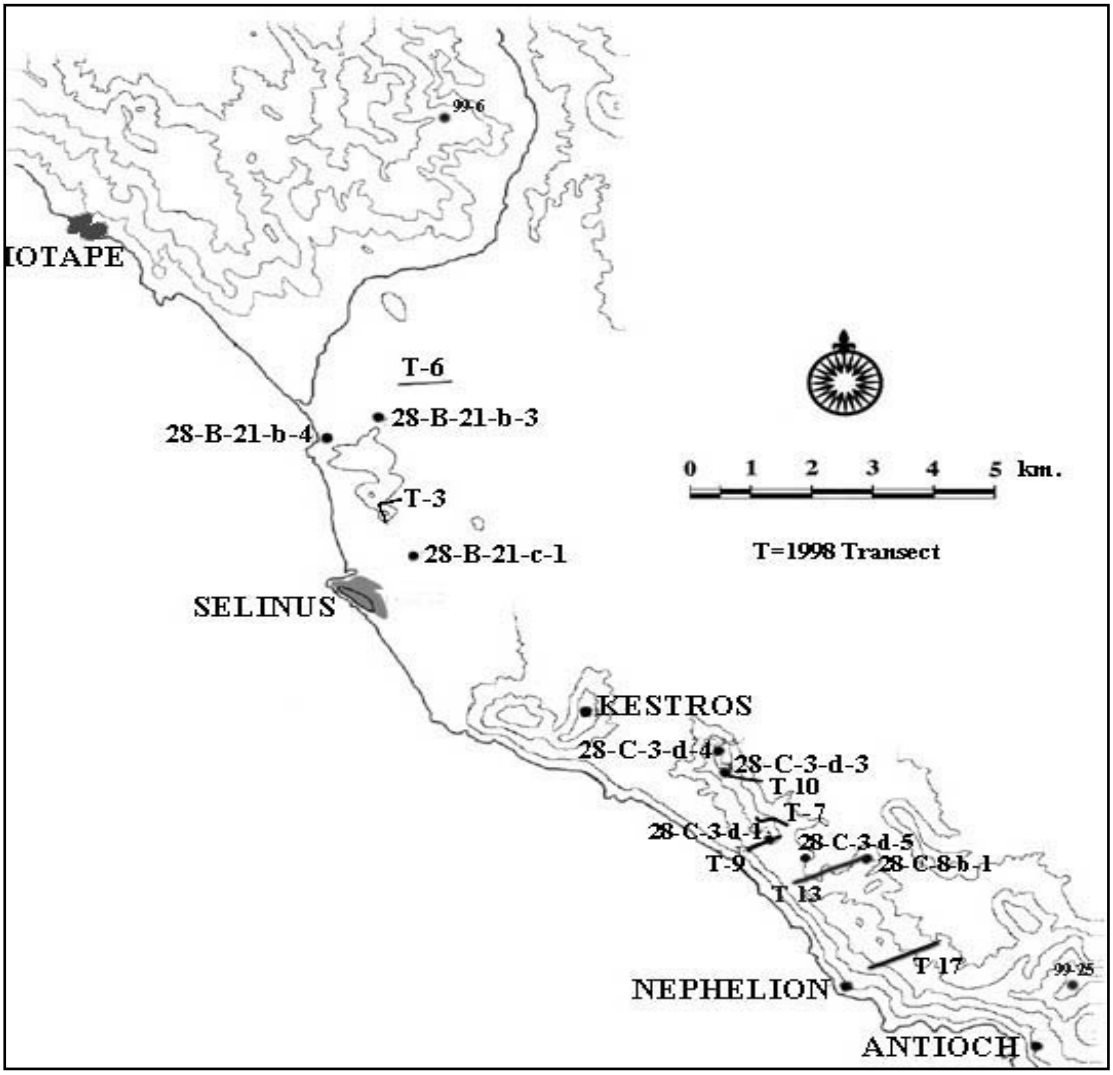


Figure 15 Sites archéologiques d'époque Hellénistique trouvés par l'équipe *Rough Cilicia Archaeological Survey Project* entre 1996 et 1998

II-3-2) D'Anémourion à Aphrodisias : La Cilicie Trachée centrale

❖ **Anemourion** – Le voyageur moderne est impressionné par le gigantisme de cette cité ainsi que du nombre de ses bâtiments extrêmement bien conservés : Odéon, nécropole, thermes (figure 16)… Situé à 2-3 km de l'actuelle Anamur sur la côte, l'antique cité était réputée pour être la plus proche de Chypre. Néanmoins, les fouilles n'ont révélé aucun vestige d'époque pré-romaine[342]. Jusqu'à une époque très récente la seule preuve que nous ayons conservée de l'Anémourion-perse provenait du récit de Skylax.

[342] Pour plus d'informations sur la campagne de fouille réalisée à Anemurion lire : E. A. Rosenbaum, H. Gerhard et S. Onurkan, *A survey of Coastal Cities in Western Cilicia, perliminary report*, Türk Tarih Kurumu Basimevi, Ankara, 1967 et E. A. Rosenbaum, *Anamur Nekropolü, The Necropolis of Anemurium*, Türk Tarih Kurumu Basimevi, Ankara, 1967.

Récemment, J. Russel retrouve l'existence d'une monnaie publiée en 1910 mais oubliée depuis : « au droit tête d'Apollon laurée à droite ; légende *ΦΙΛΟΚΥ ΠΡΟ[Σ/Υ?]* ; au revers, Héraklès avançant à droite, coiffé de la peau de lion qui tombe sur son bras gauche. Il brandit de la main droite sa massue et tient devant lui son arc ; légende *ΑΝΕΜΩΡΙΕΩΝ*[343] ». O. Casabonne propose dans son interprétation une datation du premier quart du IV^{ème} siècle.

La partie la plus ancienne de la cité est nichée en haut d'une falaise surplombant un petit port (figure 17). Nous retrouvons ici une configuration similaire à celle de Iotape et Antiochae ad Cragum. Le petit port a ensuite été aménagé preuve de son importance aux périodes ultérieures (figure 18). Globalement, la cité d'Anémourion entretient un rapport différent avec la mer que les villages que nous venons d'étudier. En effet, ses relations commerciales avec l'île de Chypre sont anciennes comme en témoigne la monnaie retrouvée sur place. J Russel et M. G. Weir en ont proposé un commentaire et relèvent que le type droit et le revers sont semblables à des émissions chypriotes : monnayage du début du IV^{ème} siècle des rois Marion. Qui plus est, en visitant le musée d'Anémourion on y trouve des navires rapides type *lemboi* utilisés pour l'inhumation (figure 19-20). Le navire semble avoir été une thématique funéraire récurrente à l'époque romaine. A l'intérieur d'une tombe de la nécropole on distingue encore aujourd'hui un navire de guerre peint sur le mur (figure 21).

Néanmoins l'état actuel des découvertes archéologiques laisse supposer qu'Anémourion était un point de mouillage similaire à ceux trouvés en Cilicie Trachée. Elle entretenait toutefois des relations très étroites avec son hinterland montagneux et la grande cité de Nagidos.

[343] O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, p. 110-111. Monnaie citée pour la première fois par Merzbacher, 1910 n°799, décrite par Russel, 1999, p. 203-204 et commenté de manière détaillée dans la publication Russell-Weir, 2000.

Planche photo Anemurion



Figure 16 Cité d'Anemurion



Figure 17 Citadelle d'Anemurion





Figure 18 Port d'Anemurion

Planche photo Anemurion



Figure 19 Navire exposé au musée d'Anamur



Figure 20 Intérieur du navire



Figure 21 Dessin d'un navire à l'intérieur d'une tombe de la nécropole d'Anémourion

❖ **Nagidos** – Elle est située aux portes de la ville turque de Bozyazı à 20 km à l'est d'Anamur. Nagidos, comme Kelenderis, est considéré comme une ancienne colonie Samienne. Cette question nourrit une controverse sur laquelle nous reviendrons lors du développement de Kélenderis. Selon Skylax Nagidos a construit son espace portuaire avec une configuration différente des cités précédentes. En effet, elle possède une petite île en face de son rivage qui a vraisemblablement été utilisée comme point de mouillage dans l'Antiquité. Malheureusement, les fouilles de la ville n'apportent aucun élément supplémentaire au dossier car l'île abrite aujourd'hui des ruines médiévales. Des fouilles sont en cours à Bozyazı sous la direction de Serra Durugönul. En plus d'une étude poussée des tombes et de la céramique, les campagnes récentes ont mis au jour une muraille datée de la fin du IV^{ème} siècle, début V^{ème}[344].

Nagidos a joué un grand rôle pour l'ensemble de la région. Selon O. Casabonne, elle est la seule cité de Cilicie Trachée où les stratèges Perses frappent monnaie à l'époque achéménide [345]. La composition du trésor de Nagidos nous oriente sur les réseaux d'échange qu'entretenait la cité. Il convient toutefois d'être prudent dans son interprétation. En effet, ce trésor provient d'une observation du chercheur E. Levante sur le marché de Munich. Comme souvent dans ce genre de cas, nous n'avons aucune information sur la provenance du trésor. Néanmoins l'importante présence des statères de Nagidos a poussé E. Levante à l'appeler « trésor de Nagidos », même si la composition du trésor porte à croire qu'il a été découvert sur les côtes méridionales ciliciennes (figure 22).

	Lot A	Lot B	Total
4AR Athènes	127	0	127
Chypre	5	6	11
Sidé	40	0	40
Aspendos et Selgé	19	0	19
(?)	15	3	18
Célenderis	11	8	19
Issos	16	10	26
Mallos	0	1	1
Myriandros (?)	127	3	130
Nagidos	4	4	8
Soloi	12	15	27
Tarse	9	0	9
Incertaines			
TOTAL	385	50	435

Figure 22 Composition du trésor de Nagidos[346]

[344] S. Durugönul, « Nagidos'un Tarihteki Yeri » ; E. Jean, A. Dinçol et S. Durugönul (ed.), *La Cilicie : espaces et pouvoir locaux (2e millénaire av. J.-C. – 4e siècle ap. J.-C.) / Kilikia : Mekânlar ve Terel Güçler (M.Ö. 2. Binyıl-M.S. 4. Yüzyıl),* actes de la table ronde d'Istanbul (novembre 1999) / Uluslararası Yuvarlak Masa Toplantısı Bildirileri Istanbul (Kasım 1999), Varia Anatolica XIII, IFÉA, De Boccard, Istanbul-Paris, 2001, p.429-443.

[345] Pour plus de détails lire : O. Casabonne, *op. cit*., 114.

[346] E. Levante, «Le trésor de Nagidos», M. Amandry, G. Le Rider (eds.), *Trésor et circulation monétaire en Anatolie antique*, Paris, p. 7-11.

Ce trésor, dont l'enfouissement daterait de 380 avant notre ère, est fidèle aux compositions trouvées dans les autres cités (tout particulièrement le trésor de Célenderis *IGCH* 1255). On peut remarquer que les monnaies locales dominent, preuve de relations très étroites entre l'espace portuaire et l'hinterland montagneux. Cette tendance se confirmera lors de notre étude de Kélendéris. On remarque aussi une forte présence des monnaies athéniennes (29%) contrairement aux monnaies chypriotes qui apparaissent dans les mêmes proportions que les petites cités locales.



Figure 23 Mosaïque du port de Kélendéris

❖ **Kélendéris** – Cité portuaire qui, comme Nagidos, est apparentée à une colonie samienne. Le port a été fondé par les Phéniciens, par Sandacos, fils d'Astynoüs et petit-fils de Phaétos selon la légende. Le port est réputé pour être le meilleur ancrage de la région et Artémidore cité par Strabon[347] y fait commencer la Cilicie.Elle est située dans l'actuelle ville de Aydıncık. La configuration du port nous est connue grâce à la superbe mosaïque trouvée lors des fouilles des thermes (figure 23). Elle représente une petite baie formant un port naturel surplombé par éperon rocheux où se trouvait le centre politique fortifié assurant sa protection. La configuration du port ressemble donc à celle de Iotape, Antiochae ad Cragum ou Anemurion. La fouille de Kélendéris est assurée par Zoroglu L. et a donné lieu à un nombre important de publications[348].

Comme pour Nagidos, nous avons retrouvé un trésor enfoui Kélendéris : il est daté de 400 av. J.-C. et a fait l'objet d'une publication[349]. L'utilisation de ce trésor pose moins de problèmes que pour celui de Nagidos car les monnaies ont été trouvées sur place.

---

[347] Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 3.

[348] Se référer à la bibliographie pour trouver l'ensemble des publications relatives aux fouilles de Kélenderis, un ouvrage de synthèse a été rédigé : K. L. Zoroglu, *Kelenderis I*, Adana, 1994 ; et la publication la plus récente : K. L. Zoroglu, A. Ç. Ross et alii., «Kelenderis 2002 Yili Kazisi Raporu», *25. Kazı Sonuçları Toplantısı*, 2, 2004, p. 451-466.

[349] M. Thompson, O. Morkholm, C. M. Kraay (eds.), *An Inventory of Greek Coin Hoards*, The American Numismatic Society, New York, 1973.

	Monnaie
Athènes	c. 200 (tetradr.)
Side	15
Celenderis	c.1000 (double-sigloi)
Mallus	1
Soli	40
Citium, Azbaal	10
Lapethus	3
Paphus	1
Salamis	1
Chypres	1
	1272

Figure 24 Composition du trésor de Kélendéris

Comme pour Nagidos, Kélendéris est un des ateliers de frappe monétaire majeur de la Cilicie trachée. On trouve donc majoritairement dans la composition de ce trésor des monnaies locales. Il convient de compléter cette hypothèse par le tableau du trésor de Béreket (figure 24), un petit village situé dans l'hinterland montagneux à 30 km au nord de Kélenderis.

	Monnaies trouvées dans une amphore
Celendris	35
TOTAL	35

Figure 25 Composition du trésor de Bereket

Le phénomène de proximité joue un rôle essentiel dans la répartition du nombre des pièces entre les ateliers de cette même région. Ainsi la composition du trésor de Bereket Köyü (ICGH 1258), qui ne contient que des monnaies de Kélendéris, fournit une preuve supplémentaire (figure 25). Il en va de même pour celui de Selimiye (ICGH 1254), ou encore celui de Durasalar (ICGH 1201); dans les deux cas les monnaies locales dominent aussi largement.

La forte présence de monnaie athénienne (16,6%) laisse supposer des relations très étroites entre cette partie de la Cilicie et le monde grec classique. Je ne peux mieux faire à ce sujet que de citer l'analyse fournie par O. Casabonne :

> « Le nom de Kélendéris apparaît, vers 425, dans une liste des tributaires de la Ligue de Délos. Les éditeurs de Athénian Tribute Lists ont bien montré qu'il fallait bien faire remonter ce versement d'un talent par la cité cilicienne au milieu du Vème siècle. Je le mettrais volontiers en rapport avec les raids de Kimôn dans les eaux ciliciennes et chypriotes dans les années 450 (Diodore XII.3.2-4 ; Thucydide I.112.2 ; Plutarque, Cimon 18.6 et Thém. 31). Aussi plutôt qu'un versement volontaire de la part de Kélendéris, nous pourrions songer à un pillage du stratège athénien. Quoi qu'il en soit,

> même si le Grand Roi a pu ne plus percevoir, un court temps, le tribut (*phoros*) de Kélendéris, « cela ne veut pas dire qu'il renonce en théorie à tous ses droits sur la terre d'Asie et en particulier aux autres éléments tributaires, comme le prélèvement en nature pour la « Table du Roi », *la Tagè* ». Si les gisements de fer découverts à proximité de la cité, dont un niveau d'époque romaine a été isolé, étaient exploités à l'époque perse, il est peu probable que le pouvoir central y ait renoncé. Enfin, aucun bouleversement politique ne transparaît sur les émissions monétaires de Kélendéris[350]. »

Une nouvelle fois, nous devons nous garder de toute interprétation trop rapide. Il est difficile de conclure que ces deux cités soient tributaires de la ligue de Délos, éclipsant de fait l'empire Perse.

En ce qui concerne la piraterie plus particulièrement, les fouilles prouvent que l'importance des cités de Nagidos et Kélendéris décroit rapidement après le II^{ème} siècle avant notre ère. La décroissance est un peu moins rapide pour Kélendéris mais l'abandon de la cité est attesté[351]. Il convient donc d'être prudent dans notre interprétation.



Figure 26 Presqu'île d'Ovacık Adacı où était située la cité d'Aphrodisias

❖ **Aphrodisias** – Nos connaissances de la cité d'Aphrodisias sont extrêmement limitées. Située sur la presqu'île d'Ovacık Adacı, presqu'île dans le ressort du village turc d'Ovacık (figure 26). A ma connaissance, la cité n'a donné lieu à aucune campagne de fouille. Elle est toutefois mentionnée par Skylax et Pline l'Ancien et devait donc avoir été un point de mouillage dans l'Antiquité. L'espace portuaire semble du même type que celui de Nagidos : des ruines sont visibles sur

[350] O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, p. 117.
[351] M. Durukan, « The Connection of Eastern and Central Cilicia with Piracy », *Adalya*, 12, p. 77-102

l'île située en face du rivage. Malheureusement sans apport supplémentaire de l'archéologie il serait hasardeux de se risquer à toute interprétation.

❖ **Conclusion**

Les cités de la partie centrale de la Cilicie rocheuse sont plus riches et mieux intégrées aux cercles d'échange de la Méditerranée. Carrefour des civilisations sur la route de cabotages entre l'Égypte et la Grèce, la Cilicie possède une multitude de cabotage. Les deux grandes cités portuaires que sont Nagidos et Kélendéris possèdent un pouvoir plus important car frappant monnaie. Elles développent aussi des infrastructures portuaires qui laissent supposer des communications marchandes. Néanmoins, l'étude des trésors monétaires prouve la domination du commerce local et les relations d'interdépendance avec l'hinterland montagneux. Malgré des connections maritimes plus évidentes, cette seconde micro-région cilicienne porte essentiellement son regard vers l'intérieur. Dans l'état actuel de la recherche, il est difficile de percevoir la formation d'une piraterie organisée dans ces cités. La côte rocheuse se poursuit après Aphrodisias percée par des plaines alluvionnaires beaucoup plus marquées préfigurant un espace de transition vers la Cilicie-plane.

II-3-3) De Magarse à Issos : la Cilicie Trachée orientale et la Cilicie Plane

Pour cette dernière sous-partie nous avons choisi de limiter notre étude à deux cités portuaires : Corycus et Elaiussa-Sébaste. Il nous faudra ensuite faire une incursion à l'intérieur des terres vers les cités d'Olba-Diocaeserae qui ont récemment fait l'objet d'une publication spécifique à la piraterie. De plus, La mise en parallèle de cités portuaires et de montagnes offre un éclairage particulier sur les relations entretenues l'une avec l'autre. Enfin, nous ne traiterons pas de l'ensemble des ports de la Cilicie plane car ils ne concernent pas directement notre objet d'étude. Toutefois, afin d'être complet, nous évoquerons rapidement quelques structures portuaires intéressantes.

❖ **Corycus** –situé aujourd'hui dans la ville turque de *Kız Kalesi* à 25 km à l'est de Silifke, est un des sites archéologiques les plus importants de la région. La cité s'étend de part de d'autre de la grand route et comporte un domaine portuaire extrêmement important et protégé par une citadelle (figure 27), ainsi qu'une vaste nécropole. Skylax et Strabon n'évoquent pas la cité de Corycos, mais ce nom apparait dans notre documentation chez Tite Live, à l'époque hellénistique, lorsqu'en 197 av. notre ère, les côtes ciliciennes sont reprises aux Egyptiens par Antiochos III[352].

Selon les inscriptions et monnaies retrouvées sur le site et exposées au musée de Silifke, la divinité principale de la cité était Hermès, dieu du commerce, de l'éloquence et des voleurs ; mais on ne sait pas s'il existait un temple pour Hermès ou une autre divinité. Seules quelques sections des murailles de la cité datent d'époque hellénistique et romaine. Les autres bâtiments ont fait l'objet d'un réemploi à l'époque médiévale. Le château de Corycus, aussi appelé château de la terre, se dresse sur une péninsule située au dessus de l'ancien port. On peut

[352] Tite Live, *Histoire Romaine*, XXXIII, 20, 4.

remarquer que dans la construction du château médiéval de nombreux matériaux de tout genre, tout particulièrement ceux hellénistiques et romains, ont été réutilisés.

Le site est naturellement protégé sur trois côtés, au sud la mer le baigne; à l'ouest ses solides murailles atteignent le port et au nord, il y a un terrain marécageux où, par temps de pluie, le fleuve coule de la vallée de la mort. L'ennemi ne peut approcher que par le mur est. Le mur est donc renforcé et une profonde tranchée sépare la cité de la terre. Près de la structure de la porte principale, deux pierres de marbre utilisées comme autel dans l'Antiquité sont toujours visibles. Ces pierres ont été réutilisées à l'époque byzantine afin d'enregistrer un décret impérial concernant l'administration de la cité.

Le rempart extérieur présente dans l'angle sud-ouest une ouverture voûtée, appelée «la porte de la mer» (figure 28); elle était utilisée par les citoyens qui désiraient quitter le château via la mer par le «portail romain de la mer». A l'extrémité sud-ouest, une petite tour carrée surveille constamment la «porte de la mer». La partie la plus monumentale de cette construction est sans aucun doute le «portail romain de la mer» qui date du IIème-IIIème siècle de notre ère. Cette structure avec deux niches de chaque côté est supposée être une porte triomphale, qui formait le point de départ d'une voie à portiques, menant du port au temple romain.

Le château de la jeune fille, connu aussi sous le nom de château de la mer, s'élève sur une petite île à 200m du rivage. Ce petit îlot a été totalement reconstruit à l'époque médiévale mais était surement déjà utilisé dans l'Antiquité (figure 29). Cette topographie rappelle le port d'Aphrodisias.

La nécropole s'étend sur les pentes de la vallée dite de la mort. Face au château se trouvent les tombes rupestres à chambre de l'Antiquité (figure 28), et sur le même massif rocheux on peut voir les reliefs représentant les défunts, dont l'un reproduit un guerrier debout, en tunique.

Le plus grand nombre des épitaphes (la plupart d'une écriture maladroite) date du IIIème-VIIIème siècle de notre ère et mentionne les genres de métiers exercés par le peuple de l'ancienne Corycus, tels que constructeur de navires et propriétaire de navire, bijoutier, travailleur du fer et de cuivre, potier, travailleur de pierres, fabricant de savon, jardinier, ainsi que tous types d'ouvrier de textiles, bouchers, barbier et vendeur d'huile d'olive, de vin, de fruits...

A seulement deux kilomètres à l'est dans la cité touristique de Narlıkuyu se trouve une petite bâtisse abritant une admirable mosaïque hellénistique représentant les trois Grâces au bain (figure 30). Elle est située à l'entrée d'un bassin thermal relativement isolé par rapport à la grande cité de Corycus (figure 31). L'habitat dans cette micro-région apparaît relativement épars bordé par des petits espaces côtiers protégés par un grand centre situé à proximité.

Planche photo Corycus



Figure 27 Château médiéval de Corycus



Figure 28 Porte de la mer



Figure 29 Château de *Kız Kalesi*

Planche photo Corycus



Figure 30 Mosaïque des trois Grâces de *Narlıkuyu*



Figure 31 Bassin thermal des trois Grâces de *Narlıkuyu*

❖ **Elaiussa-Sebaste** –est située dans le village d'Ayas à 26 km à l'est de Silifke, sur la route nationale. Aujourd'hui, les deux cités sont séparées par la route nationale. Dans l'Antiquité, le promontoire est une île rocheuse sur des falaises jointe de nos jours au continent par un isthme. A l'origine, il y avait donc deux cités distinctes (figure 32-33). Elaiussa était un port de commerce regroupant l'ensemble des activités commerciales et politiques tandis que Sebaste était un sanctuaire où se concentraient les activités religieuses et culturelles. Les deux cités, qui n'en formaient qu'une, sont ensuite séparées à l'époque impériale.

Les fouilles de la cité sont actuellement menées par une équipe italienne de l'Université de la Sapienza de Rome et dirigée par Equini Schneider E.[353]. La première occupation sur l'île a commencé au II^{ème} siècle avant notre ère. La cité était nommé Elaiussa, une dérivation de Elaion qui signifie olivier. Le port comporte différents équipements pour l'écoulement des eaux (figure 34). On y retrouve des murs en pierre de taille typique des constructions hellénistiques (figure 35).

Mais l'expansion de la cité n'a vraiment lieu qu'à l'époque romaine après la victoire de Pompée sur les pirates. Plusieurs équipements sont construits dans la partie religieuse de la cité : temple, théâtre (figure 36-37). Ce dernier a une capacité de 2300 spectateurs et est situé sur la façade méridionale de la colline. Il s'élevait sur d'anciens tombeaux et un canal d'eau. Le théâtre date de l'époque de Marc Aurèle[354].

Cette séparation en deux cités à l'époque romaine est cohérente avec l'organisation de la microrégion méridionale de la Cilicie trachée. Situées à 30 km au nord de Silifke dans les montagnes, les cités d'Olba-Diocaeserae connaissent le même destin. La grande cité d'Olba regroupant le commerce, l'habitat et la production de matière première est séparée de son sanctuaire de Zeus-Olbios devenant à l'époque impériale Diocaeserae. Le développement symétrique de ces deux cités montre une nouvelle fois les relations très étroites que pouvaient entretenir les cités littorales avec leur hinterland montagneux. Ces deux cités étaient, de plus, reliées l'une à l'autre par une route de commerce très bien entretenue et reconstruite pendant la domination romaine (voir figure 38).

---

353 E. Equini Schneider (et alii.), *Elaiussa Sebaste II, volume 1 et 2, un porto tra Oriente e Occidente*, Bibliotheca archaelogica, 37, «L'Erma» di Bretschneider, Rome, 2003.

354 E. Equini Schneider (et alii.), *Elaiussa Sebaste I., Campagne di Scavo 1995-1997*, Bibliotheca archaelogica, 36, «L'E
rma» di Bretschneider, Rome, 1999.

Planche photo Elaiussa-Sebaste



Figure 32 Port d'Elaiussa



Figure 33 Port d'Elaiussa



Figure 34 Équipement du port d'Elaiussa



Figure 35 Mur de pierre de taille

Planche photo Elaiussa-Sebaste



Figure 36 Théâtre de Sebaste



Figure 37 Temple de Sébaste



Figure 38 Route de commerce reliant Elaiussa-Sebaste à Tarsus

❖ **Olba-Diocaeserae** – Elle se trouve à 30 km au nord de Silifke au cœur de la montagne. La cité d'Olba est distante de 4 km de Diocaeserae, à l'origine elle était l'agglomération urbaine la plus étendue de toute la Cilicie rocheuse. En hauteur se trouvait celle qu'on appellera plus tard Diocaeserae, lieu de culte d'Olba, où se trouvait le temple de Zeus. Séleucos I Nikator est à l'origine de la création du temple de Zeus en 295 av. J.-C. Premier témoignage du culte de Zeus à Olba, une inscription à l'entrée du site révèle que Séleucos avait assumé la protection du sanctuaire.

Selon Strabon[355], Teukros mit en place à Olba l'administration des prêtres, basée sur le culte de Zeus Olbios, qui reprend les caractéristiques originelles d'un dieu indigène. Le sanctuaire est gouverné par 3 prêtres-rois à partir de la fin du IIIème siècle jusqu'au début du IIème siècle avant notre ère. On distingue encore aujourd'hui le temple de Zeus, la haute tour et le tombeau-mausolée qui ont été datés d'époque hellénistique (figure 39-40). Strabon nous apprend aussi qu'au I^er^ siècle, la cité d'Olba connaît un changement politique radical et tombe sous la juridiction de tyrans puis de pirates. Ce passage est commenté très récemment dans une publication de Durukan M. :

> « To comment shortly on this passage : Aba's father Xenophanes possibly conducted a coup and usurped the power. The same Xenophanes is defined as one of the tyrants and the tyrants are said to have organised the pirates. Following the eradiction of tyrants and pirates, the official rulers came back to power but Aba married into the dynasty. (…)
>
> As seen, Strabo returns to the piratical activities in the Olba region again and again and from this standpoint, the connection of the Olba region with piracy becomes clearer. In particular, considering the possible age of Aba, her father Xenophanes should have usurped the Olba thrones and collaborated with the pirates about 80-70 B.C[356]. »

Il convient d'être extrêmement prudent dans l'interprétation de ce passage. Il est difficile d'imaginer que les pirates aient pu avoir une influence aussi loin dans l'intérieur des terres. Qui plus est, les connections évoquées entre tyrannie et piraterie ne sont nulle part mentionnées par Strabon. Si l'on se réfère au texte grec il est dit :

> *« εἶτ΄ ἐπέθεντο τῇ χώρᾳ τύραννοι πολλοί, καὶ συνέστη τὰ* ***λῃστήρι****. »*

Il est difficile d'inférer de ce court extrait une quelconque relation entre tyrannie et piraterie. D'autant plus que le terme de *leistei* utilisé ici peut tout à fait concerner les brigands des montagnes plutôt que les pirates côtiers. Nos sources sont trop limitées pour que nous puissions en déduire quoi que ce soit.

A l'époque romaine, la communauté du sanctuaire prend une importance considérable et se sépare de Olba. Elle crée une nouvelle cité prenant le nom de Diocaeserae au temps de l'empereur Tibère. La ville prend de l'importance sous Vespasien et frappe monnaie (conservée au musée de Silifke).

Le théâtre, la porte de parade, le temple de Tyché et la porte de la ville sont d'époque romaine.

---

[355] Strabon, *Géographie*, XIV, V, 10 (texte intégral disponible en annexe)

[356] M. Durukan, « The Connection of Eastern and Central Cilicia with Piracy », *Adalya*, XII, 2009, p. 87-88.

Le temple de Zeus Olbios (figure 41) est cité par Strabon, il fut édifié en 295. Il est le premier temple entouré d'une rangée de colonnes de toute l'Asie Mineure. Avec 30 colonnes toujours debout dont 4 qui portent encore les chapiteaux de l'ordre corinthien (figure 42). Le temple a été modifié à l'époque Byzantine pour être utilisé comme lieu de culte.

Le tombeau-mausolée se voit facilement depuis le théâtre, il est placé au sommet d'une colline opposée. Le monument a deux étages avec un toit pyramidal, il a une hauteur de 16 m et un plan carré avec une toute petite porte mystérieusement cachée (figure 43). Le tombeau n'a pas de défunt, soit il se trouve sous le pavement intérieur soit il a été pillé.

La haute tour de défense, qui se trouvait antérieurement sur le rempart, est bâtie à l'endroit le plus élevé de la cité et domine le site tout entier. Tracée sur un plan carré elle a une hauteur de plus de 22m. Les murs sont percés par de petites fenêtres. Le fort avait 5 étages répartis sur plusieurs pièces. Le rez-de-chaussée était relié au premier étage par un escalier de pierre tandis que les autres étages avaient vraisemblablement un escalier de bois. D'après l'état intérieur on peut supposer que la tour a été incendiée (figure 44). La tour servait aussi bien de guet que de refuge pour la population, on peut supposer qu'on y déposait les richesses du temple en cas d'attaque de la cité.

Dans l'Antiquité, Diocaesaré était reliée à Eleiussa-Sebaste et Korykos via Olba par des routes pavées de pierre qui étaient jalonnées de bornes.

Planche photo d’Olba-Diocaeserae



Figure 39 Vue du Mausolée depuis Olba



Figure 40 Tombeau mausolée

Planche photo d'Olba-Diocaeserae



Figure 41 Temple de Zeus Olbios



Figure 42 Chapiteau du temple



Figure 43 Tour de guet



Figure 44 Vue intérieure de la tour



Figure 45 L'arc de triomphe de Cléopâtre, Tarsus

❖ **La Cilicie plane** – Les cités de la Cilicie Plane sont beaucoup plus importantes que celles que nous venons d'étudier. Les principaux centres sont Adana ou Tarsus tous deux situés à l'intérieur des terres. Tarsus est la cité la plus importante, créée par les Hittites elle devient le centre politique de première importance. En effet, après la victoire de Pompée et la création de la province, elle devient la capitale romaine de la Cilicie. Parmi les constructions monumentales d'époque romaine on trouve l'arc de triomphe de Cléopâtre (figure 45). Mais la cité de Tarsus est surtout connue aujourd'hui par les Chrétiens pour être le lieu de naissance de saint Paul.

Adana est aujourd'hui la capitale de la région et la quatrième plus grosse ville de Turquie. Elle est située à 30 km de la Méditerranée mais était un point de carrefour dans l'Antiquité.

Comme nous avons pu le voir dans notre étude des paysages, les fleuves sont une composante importante de la Cilicie Plane. Le fleuve Kydnos était navigable dans l'Antiquité jusqu'à Tarsus[357]. La cité était donc un carrefour décisif de commerce pendant toute l'Antiquité sur la route de cabotage entre l'Égypte et la Grèce. A l'embouchure du Kydnos il existait un port utilisé comme point de mouillage pour faire la transition entre l'espace maritime et l'intérieur des terres. Des routes de commerces pavées jalonnent la Cilicie plane en direction de l'hinterland montagneux. De fait, les montagnes du Taurus et leurs richesses naturelles (bois et élevage…) sont reliées aux principales cités de la Cilicie plane (figure 46).

[357] Pour plus de détail sur les fleuves de Cilicie lire : O. Casabonne, *op. cit.*, 2001, p. 35-36.

Tarsus est décrite comme une cité importante pour les arts et la philosophie par Strabon[358]. Cette grande cité n'est pas atteinte par le mal de la piraterie, elle célèbre au contraire l'éducation. En effet, toujours selon Strabon, les étudiants venaient à Tarsus de toutes les grandes cités de la Méditerranée pour y parfaire leur apprentissage de la philosophie. Tarsus est, de surcroît, connue pour être un centre important pour la philosophie stoïcienne. Il est donc important de remarquer à quel point le fossé séparant Cilicie Trachée (pauvre, violente et non éduquée) et Cilicie plane (riche, philosophe et pacifique) est prégnant. Cet antagonisme est un élément de prudence supplémentaire à ajouter pour étudier nos sources anciennes.



Figure 46 Porte de la route romaine située à 10 km dans les montagnes au nord de Tarsus

❖ Conclusion

C'est un tableau tout en nuances qu'il nous faut dresser au sortir de cette étude rapide des principales cités portuaires de Cilicie. On peut distinguer trois microrégions en Cilicie Trachée, qui possèdent toutes des caractéristiques différentes et des points communs. D'une manière générale, chaque communauté entretient des relations d'interdépendance très étroites avec l'hinterland montagneux. La mer Méditerranée possède une influence toute relative dans les économies régionales pré-romaines. Les différentes études que nous avons reprises présentent des régions très peu peuplées avec parfois une interface maritime inexistante. L'archéologie prouve donc qu'il n'y avait pas de piraterie organisée en Cilicie a l'époque de la conquête de Pompée. Tout du moins, la piraterie n'est pas différentes de celle rencontrée dans les autres régions de la Méditerranée. Nous retrouvons peu ou prou en Cilicie le schéma que nous avons

[358] Strabon, *Géographie*, XIV, V, 12-13 (texte complet disponible en annexe)

présenté en seconde partie. Je ne crois pas qu'il faille voir dans la campagne de Pompée le signe d'une piraterie organisée. Néanmoins, si nous admettons cette hypothèse, quel regard porter sur nos sources littéraires ? Sont-elles simplement une construction idéologique ou est-ce une élaboration plus complexe mêlant élément de représentation et de réalité ? Quel regard porter sur les pirates Ciliciens et sur les deux campagnes romaines qui se sont succédé pour pacifier la région ?

II-4) Qui étaient les pirates Ciliciens ?

Au terme de notre étude de terrain nous pouvons distinguer trois microrégions en Cilicie Trachée.

- Entre Alanya et Anamur, les points de mouillage sont d'importance mineure mais associés aux centres montagneux alentour. Par exemple, les ports d'Antiochae ad Cragum et Iotape sont connectés à la cité de Sélinus à l'intérieur des terres. Cette interaction montagne/plaine se traduisait sûrement par des migrations pendulaires à travers l'année. Toutefois, les points de mouillage identifiés à l'époque hellénistique étaient extrêmement petits comme le montrent les prospections archéologiques récentes. Les cités avaient le regard tourné vers l'ouest et entretenaient des relations privilégiées avec les grandes cités pamphyliennes de Pergé et Sidé.
- D'Anamur à Aphrodisias les cités portuaires d'influence grecque sont mieux intégrées aux réseaux commerciaux méditerranéens. Toutefois la connectivité avec l'hinterland montagneux reste centrale dans l'économie de la région. Il convient donc de nuancer la vision de cités très ouvertes vers l'extérieur sans contact avec la montagne.
- De Megarse à Issos la formation des cités est très particulière, elle se distingue par une séparation en deux cités jumelles : Olba-Diocaesarae, Elaiussa-Sebaste… Les deux centres occupent des fonctions économiques, politiques et religieuses très distinctes. De la même manière que pour les micro-régions précédentes, nous constatons aussi des interactions très fortes entre mer et montagne.

La piraterie apparaît de manière très irrégulière dans l'ensemble de notre documentation. Afin d'apporter une lecture nouvelle de la piraterie cilicienne nous proposons d'utiliser la typologie introduite dans notre seconde partie. En effet, l'activité de prédation en Cilicie se révèle d'une nature très diverse. Nous reviendrons rapidement sur le registre de la représentation, en précisant les étapes de la campagne cilicienne, la mise en place de la province et son statut. Puis nous tenterons de dresser un portrait de l'activité de prédation en Cilicie ainsi que de la place qu'elle occupe dans l'économie de toute une région.

II-4-1) La piraterie cilicienne imaginée : le poids de la représentation dans la création de la province romaine

La piraterie cilicienne apparaît dans nos sources à partir de la moitié du second siècle av. J.-C. Selon Strabon, les populations ont été poussées à pratiquer la prédation pour survivre à cause des campagnes romaines dans toute l'Asie

mineure qui les ont considérablement appauvries. Ainsi, profitant de la dispute pour le trône séleucide entre 146 et 138, Diodotus Tryphon organise une force navale en Cilicie. Cet épisode nous est rapporté par Strabon comme étant la naissance de la piraterie :

> « C'est Coracésium qui marque l'entrée de la Cilicie Trachée. Bâti sur une espèce de promontoire rocheux et escarpé, Coracésium servit de place d'armes à Diodotus, quand ce chef (plus connu sous le nom de Tryphon), après avoir soulevé la Syrie contre les rois [Séleucides], engagea contre eux une de ces guerres interminables, heureuses un jour, malheureuses le lendemain. Mais Antiochus, fils de Démétrius, réussit à l'enfermer dans une de ses forteresses, et il fut réduit à mettre fin lui-même à ses jours. C'est du reste autant à l'exemple donné par Tryphon qu'à l'incapacité absolue de cette suite de rois appelés alors à présider aux destinées communes de la Syrie et de la Cilicie, qu'on peut attribuer l'origine des associations de pirates formées par les Ciliciens[359]. »

Diodotus Tryphon est-il un chef pirate comme le laisse entendre Strabon dans sa description ? L'historiographie tend à confirmer son implication dans la formation d'un véritable Etat pirate[360]. Néanmoins, Diodotus était un officier militaire servant dans l'armée d'Antiochos III lors de la bataille d'Apamée. A la mort de Démétrios I^{er}, une querelle de succession place sur le trône Alexandre I^{er} Balas, connu pour avoir été un usurpateur. Un conflit éclate avec Démétrios II Nicator qui souhaite reprendre le trône de ses ancêtres et Diodotus Tryphon soutient le fils de l'usurpateur Alexandre I^{er} Balas, Antiochos VI pour prendre le pouvoir de l'empire Séleucide. Selon l'extrait de Strabon, Diodotus organise une force navale militaire importante pour combattre mais cet épisode de succession n'a pas véritablement de rapport avec l'organisation de la piraterie. Il aurait utilisé la forteresse de Korakesium comme place forte pour ses opérations. Malheureusement, dans l'état actuel de l'archéologie il est très difficile de déterminer un rapport direct avec la forteresse située à Alanya.

Cet épisode a lieu presque conjointement avec la création de la province romaine d'Asie. A la mort d'Attale III, le royaume de Pergame est donné à Rome par legs testamentaire. Un conflit éclate alors avec Aristonicos qui revendique lui aussi le trône mais Rome l'emporte et crée la province d'Asie. Selon E. Will, Marius Aquilius organise une administration directe, la pression de l'*imperium* augmente dans ces territoires non libres[361]. Rome devient donc à la fin du II^{ème} siècle un nouvel acteur économique dans la région, bouleversant de fait les structures d'échanges établies jusqu'alors. Selon l'hypothèse formulée en seconde partie, il est probable que le nouvel acteur ait dû subir des actes de prédation endémique dans un premier temps. Mais je ne pense pas que cette piraterie ait été organisée grâce à la création d'un État pirate par Diodotus Tryphon. De fait, Rome participe aux circuits d'échanges économiques de la région et participe du développement de la piraterie. C'est en tout cas ce que laisse entendre Strabon dans la suite de sa description :

> « Mais ce fut surtout le commerce des esclaves qui, par l'appât de ses énormes profits, jeta les Ciliciens dans cette vie de crimes et de brigandages. Il leur était facile de se procurer des prisonniers de guerre, et tout aussi facile de les vendre, car à proximité de leurs côtes ils trouvaient un grand et riche marché, celui de Délos, qui pouvait en un

[359] Strabon, *Géographie*, texte traduit du grec par A. Tardieu, XIV, V, 2.
[360] Pour plus de détails sur la campagne de Diodotus Tryphon lire : E. Maroti, « Diodotus Tryphon et la piraterie ». *Acta Antiqua*, 19, 1962, p.187-194 ; et T. Fisher, « Zu Tryphon », *Chiron*, 2, 1972, p. 201-2013.
[361] E. Will, *Histoire politique du monde hellénistique (323-30 av. J.-C.)*, Point, Seuil, Paris, 2003.

> jour recevoir et écouler plusieurs myriades d'esclaves, d'où le proverbe si souvent cité : «Allons, vite, marchand, aborde, décharge, tout est vendu». Et d'où venait le développement de ce commerce ? De ce que les Romains, enrichis par la destruction de Carthage et de Corinthe, s'étaient vite habitués à se servir d'un très grand nombre d'esclaves. Les pirates virent bien le parti qu'ils pouvaient tirer de cette circonstance, et, conciliant les deux métiers, le métier de brigands et celui de marchands d'esclaves, ils en vinrent proprement à pulluler[362]. »

Pour commenter cet extrait nous devons quitter pour un temps les rivages de la côte Cilicienne et faire une rapide digression dans le port de Délos. La question de l'*emporion* délien est souvent liée à celle de savoir si l'Agora des Italiens abritait un marché d'esclaves[363]. Cet extrait de Strabon est notre seule source sur les circuits de vente d'esclaves à Délos. L'archéologie délienne a tenté dès les années 70 d'accorder le témoignage de Strabon avec les données de terrain[364]. Je ne peux faire mieux que de citer le travail de synthèse sur cette question réalisé par H. Duchêne et Ph. Fraisse :

> « De l'Agora des Italiens, ont doit aussi renoncer à faire un marché aux esclaves. Le réexamen des communications de l'édifice avec l'extérieur a montré qu'elles ne se limitaient pas à deux couloirs étroits, comme on le pouvait croire d'après la publication d'Ét. Lapalus, mais que le bâtiment avait toujours bénéficié « de larges accès habituels à ce genre de monuments ».En cherchant à retrouver sur le terrain une construction dévouée au commerce servile, on suppose, comme l'a souligné Ph. Bruneau, « la concentration du marché en un même point de l'île » - ce que n'indique pas le texte de Strabon. Le lien de cause à effet décrit par F. Coarelli entre la révolte servile des années 130, attesté à Délos par un passage de Diodore de Sicile et un autre d'Orose, et la construction de l'Agora des Italiens présuppose que l'on ait démontré la fonction de marché aux esclaves de cette dernière. Il faut donc, semble-t-il imaginer que le trafic se dispersait en différents points du site. Il est significatif en définitive qu'aucune installation spécifique n'ait été retrouvée sur le port, les quais, les agoras ou dans les magasins.
>
> Pour Strabon, Délos prospéra grâce à son marché aux esclaves. Mais après Ph. Bruneau, il faut bien constater que « nous avons rarement le sentiment que nos pas croisent ceux des esclaves d'autrefois » tant la cohérence de l'analyse donne sa force au passage. Strabon rappelle l'ancrage géographique de Délos sur la route entre l'Occident et la Cilicie, rattache la réussite délienne à un moment donné – fruit d'un contexte politique et économique marqué par la double destruction de Carthage et de Corinthe – et définit les acteurs de ce négoce, des aventuriers conciliant brigandage et commerce. Voilà qui amène à distinguer la situation de la Délos colonie athénienne de celle évoquée par le décret de Théangéla. Pour P. Roussel, ce texte « donne à croire que dès le premier tiers du III^{ème} siècle, on vendait à Délos des esclaves faits au cours de razzias ». Cl. Vial considère, de même, à partir de ce document, qu'« un marché aux esclaves s'était installé » à Délos dès la seconde moitié du IIIème siècle. Le texte rend hommage à Sémos, fils de Kosmiadès. Ce Délien qui fut hiérope en 216, était un « bienfaiteur de Théangéla de Carie dont il avait racheté des citoyennes captives et avait reçu en remerciement le droit de cité ». Mais rien ne dit, dans ce décret fragmentaire, que Sémos ait agi a Délos. Sa générosité et sa mansuétude se sont exercées « après un

362 Strabon, XIV, V, 2.

363 Une des dernières réponses négatives est proposée dans un article de N. K. Rauh, « Was the Agora of the Italians an Établissement de sport ? », Bulletin de correspondance hellénique, 116, 1992, p. 292-293.

364 Sur cette question l'historiographie est abondante, lire tout particulièrement le débat contradictoire entre : Coarelli F., « L'Agora des Italiens a Delo : il mercato degli schiavi ? » ; Coarelli F., Musti D. et Solin H. (eds), *Delo e l'Italia, Opuscula Instituti Romani Finlandiae*, II, 1982, p. 119-145 ; et Bruneau Ph., « L'Agora des Italiens servait-elle de marché aux esclaves ? » *BCH*, 99, 1975, p. 237-311. Lire aussi l'exposé de Bruneau Ph., « L'esclavage à Délos » ; Mactoux M.-M. et Geny É (eds), *Mélanges P.Lévêque*, 3.Anthropologie et société, 1989, p. 41-52.

coup de main » (l.4), « une fois le butin réuni » (l.5). Plus qu'à un commerce organisé dans le cadre de l'*emporion* délien, le texte rappelle les liens entre le trafic d'esclaves et le brigandage. Cette libération de prisonnières fait penser au décret d'Amorgos, lui aussi du IIIème siècle av. J.-C., qui honore eux citoyens ayant payé de leur fortune leur liberté et celle de leurs compagnons, hommes et femmes, enlevés comme eux par des pirates[365]»

La question de l'examen de la vente d'esclaves pose de nombreux problèmes comme nous avons pu le constater dans notre seconde partie. Cet extrait de Strabon est la seule véritable source précisant la nature des relations entre la Cilicie et le marché aux esclaves de Délos. L'archéologie nous invite à la prudence dans notre interprétation de ce document. Ph. Bruneau remet en cause l'existence d'un marché fixe pour la vente d'êtres humains à Délos. Il révise aussi les chiffres estimés par Strabon en soulignant qu'aucune structure ne permettait réellement de mettre en œuvre un tel marché[366]. Par ailleurs, notre étude des cités portuaires de Cilicie Trachée ne révèle aucune trace d'organisation d'un commerce servile d'ampleur. Plus globalement, à travers toute la Méditerranée nous manquons de sources pour éclairer les structures de vente du commerce d'esclaves. Il n'y a donc pas lieu de croire qu'il y ait eu un circuit différent par rapport à d'autres cités. Nous savons grâce à des inscriptions que Délos a possédé un marché d'esclaves au III^{ème} siècle av. J.-C[367]. Mais aussi qu'elle a été utilisée comme port d'attache par des pirates au début du II^{ème} siècle[368]. A partir du II^{ème} siècle selon Ph. Bruneau, la cité de Délos subit les attaques constantes de pirates et son influence décroit de manière sensible[369]. Il critique donc le commentaire de Strabon puisqu'il ne correspond pas aux données fournies par l'archéologie.

❖ **La première campagne contre les pirates**

Le début de l'intervention de Rome en Cilicie et la création de la province posent problème. En effet, la première datation avancée dans l'historiographie est celle de la victoire de M. Antonius sur les pirates en 102 av. J.-C[370]. Le Sénat romain donne à Marcus Antonius le pouvoir de mener une guerre pour réduire les actes de piraterie. Sa mission, *prouincia*, désignée sous le nom de *Cilicia*, est source de confusion en termes de vocabulaire. Par manque de sources, nous ne connaissons pas le détail de cette opération, nous savons simplement qu'elle fut victorieuse mais insuffisante[371]. Au terme de cette campagne, le Sénat ne donne pas suite à l'intervention en Cilicie mais publie en 101/100 un décret d'inspiration populaire : la *lex de provinciis praetoriis*. Ce décret demande aux royaumes et cités alliés de Rome d'agir plus efficacement pour réprimer la

365 H. Duchêne et Ph. Fraisse, *Le paysage portuaire de la Délos antique, Recherches sur les installations maritimes, commerciales et urbaines du littoral délien, coll. Exploration Archéologique de Délos*, fascicule XXXIX, De Boccard, Paris, 2001, p. 128-129.

366 Ph. Bruneau, « L'esclavage à Délos » ; M. M. Mactoux. et É. Geny (eds), *Mélanges P.Lévêque*, 3. Anthropologie et société, 1989, p. 52.

367 *SEG* III, 666

368 *SIG*^{3} 582.

369 Ph. Bruneau, op. cit., 1989, p. 52-55.

370 Sur cette question lire : A. H. M. Jones, *The Cities of the Eastern Roman Provinces*, Oxford, 1937, p. 132 ; M. Rostovtzeff, *The social and Economic History of the Hellenistic World*, tome 2, Oxford, 1941, p. 974 ; E. Badian, « Q. Mucius Scaevola and the Province of Asia », *Athenaeum*, 34, 1956, p. 113 ; M. H. Crawford, « Three Senatus Consulta Concerning The Province of Asia », *Historia*, 21-1, 1996, p. 261 ; Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World* , Cambridge, 1999, p. 478.

371 Tite Live, *Histoire Romaine*, LXVIII. Nous avons seulement quelques fragments dans le premier chapitre.

piraterie dans la région. Ce qui se concrétise sous deux formes : soit officiellement, par l'organisation d'opérations de représailles, soit indirectement en refusant d'accueillir le produit d'un raid sur une place de marché. Ainsi, le Sénat semble avoir pris conscience des relations d'interdépendance entre piraterie et commerce et cherche à en limiter le développement.

Cette première campagne contre la piraterie prouve l'importance accordée par Rome au développement maritime de la Méditerranée orientale. Néanmoins, l'échec relatif de cette expédition et de la loi contre les pirates pousse le Sénat à placer la Cilicie entre les mains du proconsul Sylla en 94 avant notre ère[372]. En effet, la *lex de provinciis praetoriis* a été interprétée dans la littérature[373] comme la création d'une province de Cilicie en 101-100 avant notre ère ; même si l'épigraphie en apporte la contradiction[374]. Il est clairement inscrit dans cette loi que les gouverneurs et les préteurs, qui dirigent les provinces de Macédoine et d'Asie, doivent prêter serment de leur engagement contre la piraterie dans les 10 jours. Mais il n'est nulle part fait de mention particulière de la piraterie cilicienne alors qu'il s'agissait de la région la plus touchée par la piraterie dans la littérature[375]. Cette contradiction est un des arguments utilisés par les historiens pour prouver que la Cilicie n'est pas réellement province romaine avant la fin de la campagne de Pompée[376]. Les pouvoirs de M. Antonius et de Sylla posent donc problème puisqu'ils ne se rapportent à aucun commandement classique, pas même à la gestion d'un territoire.

Nous pouvons donc nous demander si le rôle joué par la piraterie ne relève pas du *topos* littéraire plutôt que de la réalité. Le but étant pour M. Antonius et plus tard Sylla de se voir accorder un pouvoir exceptionnel en plein cœur des Guerres Civiles. C'est en tout cas ce que suggère Ph. De Souza :

> « It is quite understandable that M. Antonius should have attempted to boost his chances of being consul by gaining a triumph from his provincial assignment and this may have been the main objective of this campaign. This campaign was clearly aimed at reducing the menace of certain local fiefdoms, of the kind described above, in a region which was designated "Cilicia". That is not to say that the problem of piracy was not a reason for the assignment of Marcus Antoninus' province. I do think, however,

---

372 Appien, Les *Mithridatiques*, 57.

373 Appien, Les *Mithridatiques*, 56-57, Strabon, *Géographie*, XII, 3, 41.

374 G. V. Sumner, « The Piracy law from Delphi and the Law of the Cnidos Inscription », *Greek Roman and Byzantine Studies*, 19, 1978, 211-225.

375 Pour une étude très complète sur cette loi se référer aux articles de M. Hassal, M. Crawford M. et J. Reynolds, « Rome and the Eastern Provinces at the End of the Second Century B.C., The so-called 'Piracy Law' and a new inscription from Cnidos », *JRS*, 64, 1974, p. 194-221 ; G. V. Sumner, « The Piracy law from Delphi and the Law of the Cnidos Inscription », *Greek Roman and Byzantine Studies*, 19, 1978, p. 211-225.

376 Cette interprétation a été reprise par une majorité d'historiens : H. A. Ormerod, « The Campaigns of Servilius Isauricus against the Pirates », *Journal of Roman Studies*, 12, 1922, p.132 ; B. Levick, *Roman Colonies in Southern Asia Mino*r, Oxford, 1967, p. 21 ; A. N. Sherwin-Withe, « Rome, Pamphilia and Cilicia, 133-70 », *Journal of Roman Studies*, 66, 1976, p. 5 ; A. N. Sherwin-Withe, *Roman Foreign Policy in the East 168. B. C.-A. D. 1*, Londres, 1984, p. 87 ; P. Freeman, « The Province of Cilicia and Its Origins », P. Freeman et D. Kennedy (eds), *The Defence of the Roman and Byzantine East*, Berkeley, 1986, p. 255 ; T. R. S. Broughton, *The Magistrates of the Roman Republic* (99 B.C. – 31 A.D.), tome II, New-York, 1986, p. 19 ; H. Pohl, *Die römische Politik und die Piraterie im östlichen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. v. Chr.*, Berlin, 1993 ; T. Kruse, « Pirates, Annals and Imperial Ideology : Florus on Roman Expansion in the East », *Journal of Roman Studies*, 95, 2005, p. 1-30 ; J. Keil – A. Wilhelm, « Neue Inschriften aus Kilikien », *Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien*, 3, 1900, p. 227 ; P. Thonemann, « Pirates and Politics in Cilicia and Isauria », *Historia*, LVII, 2008, p. 63 ; J. Ziegler, « Die Piraterie in Kilikien und ihre Bekämpfung durch Publius Servilius Vatia », *Historia*, XLVI, 1997, p. 65 ; Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World* , Cambridge, 1999, p. 109 ; H. Brandt – F. Kolb, *Lycia and Pamphylia : Eine Römische Provinz im Südwesten Kleinasiens*, Mainz, 2005, p. 20 ; B. Kreiler, « Zur Verwaltung Kilikiens vom 102 bis 78 v. Chr. », *Gephyra*, 4, 2007, p. 118.

> that he did not expect or even attempt to eradicate the problem. His objective was to mount an attack on some communities in "Cilicia", with a combined naval and land operation, demonstrating the willingness of Rome to carry out decisive action in the region, and obtaining sufficient military credit to further his career back in Rome[377]. »

En effet, personne en 102 avant notre ère n'a d'intérêt à la suppression définitive de la piraterie:

- Pour le Sénat, elle est un moyen d'échanges majeur dans la région Cilicienne, il convient donc d'affaiblir cette pratique sans pour autant la stopper.
- Pour M. Antonius, son *imperium* est justifié par la présence de pirates dans la région, sa suppression rapide mettrait un terme à ses ambitions politiques
- Pour les cités ciliciennes, elle est une pratique traditionnelle, sinon légale. Sa suppression entraînerait un bouleversement majeur des pratiques commerciales dans la région.
- Enfin pour Mithridate, il s'agit d'un allié efficace proposant des contingents armés de mercenaires en vue d'un affrontement avec Rome.

Les relations maritimes entre les cités ciliciennes et Rome correspondent au schéma que nous avons développé en seconde partie. En 133, Rome est un nouvel interlocuteur et intègre des circuits commerciaux possédant des habitudes établies depuis le VIII^{ème} siècle. Les relations maritimes des cités portuaires ciliciennes s'effectuent dans un cercle local et participent au développement d'une « piraterie » endémique, dont on a bien du mal à distinguer les contours. L'échange est fait du commerce et des voyages mais il procède aussi de coups de mains, actes de représailles, droit de mouillage, droit de naufrage dont la légitimité est parfois toute relative. Je ne pense pas que la *lex de provinciis praetoriis* puisse s'apparenter à la création d'une province romaine de Cilicie. Pour Rome, il s'agit principalement de réglementer les relations maritimes entre les cités et ainsi limiter la multiplication de prédations incontrôlées. Cette ingérence du Sénat dans les relations maritimes en Asie Mineure échoue, à court terme. Comme nous avons pu le voir, en 102, Rome ne cherche pas véritablement à supprimer la piraterie mais simplement à intégrer les circuits d'échanges orientaux.

❖ Les problèmes posés par la province de Cilicie

La piraterie est un problème protéiforme pour l'implantation de Rome sur le territoire asiatique. En 102-101, après la campagne d'Antonius et la promulgation de la *lex de provinciis praetoriis* il n'y a pas véritablement de provincialisation. Lors de la première guerre de Mithridate, la Cilicie plane est occupée par Trigane II[378] qui utilise la région pour lever des mercenaires contre Rome. Ainsi lorsque Sylla devient consul en 86 il lève des mercenaires dans la province d'Asie et dans les cités alliées de Pamphylie pour combattre Mithridate VI. Dans les inscriptions trouvées en Cilicie le titre de M. Antonius et de Sylla est :

---

[377] Ph. De Souza, *op. cit.*, 1999 p. 104.
[378] Strabon, Géographie, XIV, 5, 7.

στρατηγὸς ἀνθύπατος[379]. La création de la province de Cilicie est donc postérieure à l'intervention de Sylla contre Mithridate. Il n'y a, en effet, pas eu de proconsul de la province cilicienne avant 80 av. J.-C. Auparavant la *lex de provinciis praetoriis* a été utilisée par Rome pour construire des relations commerciales dans l'ensemble de la région.

A partir de 80, nous avons une série de sources permettant d'identifier de manière régulière les gouverneurs de la province de Cilicie[380]. Parmi les plus notables, Verrès est légat pour le *propréteur* C. Dolabella en 80 avant notre ère. Ses exactions, décrites par Cicéron, nous permettent de délimiter l'étendue de la province contrôlée par Rome. Selon Cicéron, les régions pillées par Verrès sont la Phrygie, Pisidie, Lycie et Pamphylie tout particulièrement les cités d'Aspendos et Pergé[381]. Les cités d'Atteleia et Sidé, plus proches de la côte Cilicienne, ne sont pas citées par Cicéron. La province s'étend donc des rivages de la Phrygie jusqu'à la Pamphylie mais ne semble pas comporter la Cilicie. Cette province est véritablement un cas particulier dans l'histoire de la conquête romaine. Il n'y a pas d'administration directe de la Cilicie par Rome avant la conquête de Pompée. Auparavant, la « province » est tenue par un accord économique avec les cités alliées de Rome pour la mise en place du commerce dans la région. Les quelques changements apparus après l'intervention de Sylla sont causés par la guerre contre Mithridate plutôt que par la piraterie[382].

Entre 78 et 75, le second gouverneur de la province P. Servilius Vatia mène une série de campagnes pour limiter la piraterie. Un témoignage de Strabon relate son combat contre le chef pirate Zenicétès retranché dans la forteresse d'Olympus :

> « A la pointe extrême du Taurus est l'ancien repaire du pirate Zénicétès : j'appelle ainsi le mont Olympus et le fort de même nom qui le couronne, et du haut duquel la vue embrasse le panorama de la Lycie, de la Pamphylie, de la Pisidie et de la Milyade. L'Isaurique ayant escaladé et pris le mont Olympus, Zénicétès se brûla avec tous les siens. Il possédait Corycus, Phasélis et maint canton de la Pamphylie. Une à une, ses possessions tombèrent aux mains de l'Isaurique[383]. »

En l'absence de sources complémentaires il nous sera difficile d'apporter un commentaire détaillé de cet extrait. Toutefois, selon l'hypothèse de N. K. Rauh, la forteresse de Zenicetes pourrait être localisée à Antiochae ad Cragum. Mais, comme nous avons pu le voir dans notre présentation du dossier archéologique de la cité, les découvertes sont trop limitées pour pouvoir valider cette hypothèse. N. K. Rauh a donc révisé son point de vue dans une publication postérieure :

> « The name "Cilician" may, accordingly, be misleading for piracy, given that its points of origin were scattered across the Bay of Pamphylia. Other pirate settlements, Olympos and Phaselis, stood technically in Hellenistic Lycia and had both existed as

379 Pour M. Antonius voir ILLRPI 342, IGR IV 1116, CILI 2662. Pour Sylla voir Syll³ 745 et ILS 8771.

380 Pour une liste détaillé des gouverneurs de la province de Cilicie voir : J. L. Ferrary, « Les gouverneurs des provinces d'Asie Mineure (Asie et Cilicie) depuis l'organisation de la province d'Asie jusqu'à la première guerre de Mithridate (126-88 av. J.-C.) », *Chrion*, 30, 2008, p. 192 ; S. Mitchell, « Geography, Politics and Imperialism in the Asian Customs Law », M. Cottier, M. H. Crawford, C. V. Crowther, J. L. Ferrary, B. M . Levick et O. Salomes (eds), *The Custom Law of Asia, Oxford*, 2008, p. 190.

381 Cicéron, Seconde action contre Verres, I, 36-41.

382 Pour plus d'information sur cette question lire l'article de : M. Oktan, « The Route Taken by the Cilicia to Provincial Statuts : When and Why ? » Olba, XIX, 2011, p. 267-285

383 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 7.

> members of the Lycian League since at least the early second century BC. Sometime before 77 BC, the pirate chief Zenicetes incorporated both cities into a small piratical empire. He menaced shipping throughout the Bay of Pamphylia (and the wider Mediterranean) from his fortress beneath the eternal flames of the Chimera where he and his pirates conducted mysterious rites in honour of the god Mithras[384]. »

Les recherches archéologiques récentes conduites par une équipe turque ont permis d'apporter quelques éléments supplémentaires au dossier [385] . Néanmoins les fouilles n'ont livré que peu de détails sur l'Olympos hellénistique. A la période médiévale, après le VI[ème] siècle ap. J.-C., la cité apparaît comme un haut lieu de la piraterie. Néanmoins en dépit du peu de données actuellement en notre possession nous ne pouvons pas nous risquer à formuler quelque conclusion. Le titre générique de « piraterie cilicienne » est une construction littéraire créée à une époque postérieure par les historiens antiques. Elle ne reflète pas la nature des relations commerciales entre les différentes cités portuaires de Lycie et de Cilicie. Comme nous avons pu le voir, au delà de la cité Pamphylienne de Sidè, les ports ciliciens n'ont que peu de contacts avec les régions voisines. La révolte de Zenicétès n'est pas un acte de piraterie isolé, elle s'apparente plutôt à un conflit entre une cité et le *proconsul* de la province d'Asie. Le règlement de cette campagne a lieu à terre, dans les montagnes du Corycos, et non pas lors d'une bataille navale. De plus, des travaux récents formulent l'hypothèse solide que Zenicétès ait été originaire d'Olympos[386]. La stigmatisation de Zenicétès comme chef pirate cilicien relève d'un *topos* littéraire classique que nous avons pu étudier en première partie. Elle permet de plus au romain P. Servillius Vatia d'organiser un triomphe, de se faire acclamer du titre d'*Imperator* et d'obtenir le titre honorifique d'Isauricus.

La véritable création de la province de Cilicie s'effectue véritablement après la victoire de Pompée en 67 av. J.-C.

❖ Le règlement de la campagne de Pompée et la fin de la piraterie ?

Après 80 avant notre ère, le Sénat romain décide de porter un véritable coup d'arrêt à la piraterie en Méditerranée. Les raisons invoquées sont doubles :

- l'expansion incontrôlable de la piraterie cilicienne et ses rapports controversés avec Mithridate[387].
- la nécessité d'un contrôle de l'espace maritime plus cohérent compte tenu de l'expansion romaine à travers toute la Méditerranée.

Afin de mettre un terme définitif aux agissements des pirates, le Sénat offre à M. Antonius Creticus une « *curatio tuendae totius orae maritimae* » en 80. L'*imperium* qui lui était conféré n'avait rien de similaire avec les limites d'une province traditionnelle : il est *inifinitum*[388]. C'est à dire que M. Antonius Creticus

---

384 N. K. Rauh, *op. cit.*, p. 172.

385 E. Parman, O. Atvur, Y. Uçkan, *Olympos : a pirate's town in Lycia*, Homer Kitabevi, Istanbul, 2006. E. U. Anadolu, « The Pirate Chief Zenicetes and Olympos in the East Lycia », BAR International Series, 1739, 2008, p. 223-230.

386 Pour plus de détail lire : E. Uğurlu, « Olympos ve Zeniketes'in Kalesinin Lokalizasyonu », *Adalya*, 2007, p. 81-105.

387 Cicéron, Sur les pouvoirs de Pompées, 54.

388 Pour plus de détails sur les modalités de ce commandement voir : Cicéron, Seconde action contre Verres, II, 8.

a le pouvoir de lever une armée sur toutes les côtes de la Méditerranée. Mais, la nature de son *imperium* et l'autorité qu'il pouvait avoir sur les promagistrats administrant les provinces sont obscures. Plusieurs inscriptions témoignent d'ailleurs, des difficultés rencontrées par les cités pour s'acquitter des réquisitions d'argent demandées[389]. Ce qui sous-entend que M. Antonius Creticus n'a pas eu de moyens matériels et financiers suffisants pour mener une action efficace dans la suppression de la piraterie. La campagne s'est essentiellement concentrée contre la piraterie crétoise. Elle a été particulièrement bien étudiée par l'historien P. Brulé, qui souligne en conclusion de son travail que la puissance des pirates a été surestimée dans nos sources. Le but étant pour M. Antonius de justifier son triomphe et la création de la province de Crète. Bien que la campagne soit un échec, le Sénat poursuit les opérations en Crète en plaçant Q. Metellus Creticus à la tête de la nouvelle province en 68 avant notre ère. Les débuts de la pacification de la Crète sont difficiles, le Sénat décide alors de lui adjoindre la Grèce provisoirement détachée de la province de Macédoine. Les opérations se poursuivent jusqu'à se heurter au commandement de Pompée en 67 avant notre ère.

Après la victoire des Crétois sur M. Antonius, la piraterie était devenue un motif de frayeur collective et son image avait atteint un degré de persuasion particulièrement puissant. L'alliance conclue entre les pirates ciliciens et le principal ennemi de Rome au I^er^ siècle, Mithridate, avait plongé les habitants dans la peur. Ce qui n'exclut pas que les intérêts de Rome, dans cette région du monde, aient été mis en danger par la piraterie. La frayeur des Romains devait puiser ses racines dans les difficultés croissantes qu'ils connaissaient dans l'organisation des provinces. Dès lors, il apparaît évident que les Romains doivent mettre un terme à la piraterie sur toutes les mers. Ce contrôle de l'espace maritime était une nécessité préalable à la nouvelle structuration des échanges imposée par la création de la province romaine. La piraterie, en tant qu'agent d'échange, apparait dans l'argumentaire de la littérature romaine comme un obstacle à ce développement.

> « Cette piraterie infestait à peu près entièrement toute la mer de nos contrées, qui étaient ainsi devenue impraticables aux navigateurs et fermées à toute espèce de commerce. C'est cela surtout qui décida les Romains, pressés par le manque de ravitaillement et menacés d'une grande disette, à envoyer Pompée pour arracher la mer aux pirates. Gabinius, un des familiers de Pompée, proposa une loi qui lui donnait non seulement le commandement de la flotte, mais vraiment un pouvoir absolu et une autorité sans contrôle sur le monde entier. Cette loi en effet lui conférait la souveraineté sur mer jusqu'aux colonnes d'Hercule et sur terre en tout lieu situé à moins de quatre cents stades de la côte[390]. »

Plutarque pose dans cet extrait le postulat d'une incompatibilité entre le commerce et la piraterie. Il juge, en effet, qu'elle parasite l'ordre moral soutenant tout type d'échanges commerciaux. Plutarque n'est pas contemporain des évènements qu'il décrit, il a vécu dans la seconde moitié du I^er^ siècle ap. J.-C. à une époque où la piraterie relève plus du *topos* littéraire que de la réalité. Son discours est donc à replacer dans un contexte historique plus global et doit être utilisé avec beaucoup de précautions.

---

389 Dans la cité d'Épidaure, IG, IV, 2, 66 et à Gythion (Syll.3, 748).

390 Plutarque, Les Vies Parallèles, *Vie de Pompée*, texte traduit du grec par R. Flacelière et E. Chambry, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1973, 25.

Néanmoins, dans la forme et dans les faits, cet extrait pose la piraterie comme la cause expliquant l'octroi de pouvoirs exceptionnels à Pompée. Qui plus est, dans la littérature, plusieurs auteurs imputent aux pirates différents évènements, défaites marquantes de l'année 67. Cicéron signale que les voies de communication autour de Rome ne sont plus sûres, des attaques sont survenues sur la voie Appienne et une flotte consulaire a été vaincue dans le port d'Ostie[391]. Cicéron explique lui aussi que la mer était close aux navires de commerces et aux navires de guerre. Néanmoins, son propos est lui aussi à contextualiser, puisque le discours *sur les pouvoirs de Pompée* a été prononcé en réponse à des critiques sur cette campagne. Les Sénateurs jugeaient en effet, après les opérations, que la menace des pirates avait été exagérée dans un but politique.

De fait, la réunion des chefs pirates ciliciens avec Mithridate et la multiplication de raids de plus en plus proches de Rome pousse le Sénat à mettre un terme à la piraterie. La l*ex Gabinia « de uno imperatore contra praedones constituendo »* donnait à Pompée tous pouvoirs pour détruire les pirates ; il pouvait agir sur toutes les mers ainsi que sur une bande côtière de 75 km sur terre. Il avait la possibilité de lever au-près des rois, peuples, cités qui se trouvaient dans cette zone de commandement des troupes et des fonds. Il reçut aussi un crédit de 6000 talents qu'il percevait soit dans les caisses publiques des provinces soit par l'intermédiaire de sociétés de publicains[392]. Dans la forme, cet *imperium infinitum* est le plus grand pouvoir jamais confié à un Romain, Rome elle même, tomberait sous le proconsulat de Pompée car situé à 23 km de la côte. L'extrait de Plutarque cité explique la *lex Gabinia* sans nous en livrer le moindre détail. L'extension du commandement de Pompée n'est pas précisé et le statut des îles n'est pas clair. Metellus, qui faisait campagne en Crète, refusa de se soumettre aux ordres de Pompée. De la même manière, il y a une confusion dans le partage maritime des légats de Pompées, Appien et Florus se contredisent sur les régions[393].

Pompée met fin à la piraterie dans toute la Méditerranée en un peu plus de trois mois. Les pirates ciliciens sont déportés dans des cités montagnardes, éloignées de l'espace maritime. Cette victoire sera un tremplin pour ses ambitions orientales puisqu'il sera ensuite appelé pour combattre Mithridate en Asie. A la suite de cette double victoire, le général organise un triomphe somptueux où il est présenté comme maître des mers et de l'Asie, par métaphore il s'est rendu maître des frayeurs romaines. Tout comme M. Antonius auparavant, on peut se demander si Pompée n'a pas utilisé la piraterie, et la frayeur que la mer suscite à Rome, pour accroître son pouvoir et garantir sa position pour le commandement de l'Asie. La campagne de Pompée peut être analysée comme l'aboutissement final du devenir maritime romain. Rome s'est imposé comme un partenaire privilégié de l'échange dans toute la Méditerranée. La mer, élément de frayeur pour le citoyen romain est maitrisée dans toutes ses aspects : techniques, économiques, social et politique. Comme nous avons pu l'étudier dans notre première partie, l'utilisation du *topos* littéraire de la piraterie come arme politique devient incontournable à l'époque Impériale.

---

391 Cicéron, *Sur les pouvoirs de Pompée*, 32-33, 52-53.
392 Appien, les Mitridatiques, 94 ; Cicéron, *ibid*, 25.
393 Appien, les Mitridatiques, 434-437 ; Florus Œuvres, XLI.

L'évolution progressive de la définition de la piraterie trouve son aboutissement avec l'utilisation faite par Pompée à caractère politique : elle relève, en effet, plus du *topos* que de la réalité. Il n'y a donc pas une définition de la piraterie dans l'Antiquité mais plusieurs qui se correspondent et évoluent en fonction du contexte historique. L'utilisation des seules sources littéraires ne permet pas de rendre compte de l'évolution de la piraterie en Cilicie.

Le règlement du conflit cilicien possède de nombreux points communs avec celui des Baléares. Après la campagne, selon Appien, Rome déplace une partie de la population de Cilicie Rocheuse dans les cités de Cilicie Plane. A la même période, plusieurs milliers de colons romains s'installent et développent les ports de Cilicie Trachée. De fait, c'est à partir de la fin de la République et surtout pendant l'Empire que les données archéologiques ont révélé le plus d'informations sur ces cités. Une hypothèse formulée régulièrement dans l'historiographie, suggère que la piraterie a empêché à l'époque hellénistique l'activité économique portuaire de se développer en Cilicie Trachée[394]. Une inscription d'époque hellénistique trouvée à Syedra révèle que la cité a été frappée régulièrement par le brigandage et/ou la piraterie[395]. Des inscriptions postérieures trouvées sur le site, par la mission de prospection américaine (*Rough Cilicia Archaeological Survey Project),* prouveraient que la croissance des colonies romaines serait due à l'intervention de Rome dans la protection contre les attaques endémiques venues des montagnes[396]. A Iotape, une inscription du même type a été trouvée, elle mentionne l'effet bénéfique d'un gardien (*paraphulax*)[397]. De nombreuses inscriptions, datées d'époque impériale, honorent dans une proportion importante des notables romains pour leur investissement dans la vie de la cité[398]. Le même type d'inscription a été aussi trouvé dans le temple de Cestrus dédiée au culte impérial[399]. Un monument dans cette cité honore la dynastie Flavienne pour son investissement dans la destruction de l'Empire Séleucide en 72 av. J.-C[400]. Pour Bean et Milford ces nombreuses inscriptions sont autant de témoignages prouvant l'importance de l'administration provinciale romaine dans le développement des cités ciliciennes. De nombreux changements économiques s'opèrent donc avec l'arrivé des colons romains. Le développement mesuré de l'économie portuaire avant la provincialisation n'est pas causé par la piraterie.

Les prospections menées par le *Rough Cilicia Archaeological Survey Project* suggèrent une extension rapide de la population en Cilicie Trachée depuis le début de la conquête jusqu'à la fin du 1er siècle ap. J.-C[401]. Les anciens points de mouillages comme Iotape et Antiochae ad Cragum deviennent des ports de

---

394 R. E. Blanton, *Hellenistic, Roman and Byzantine Settlement Patterns of the Coast Lands of Western Rough Cilicia*, BAR International Series 879, Oxford, 2000, p. 60.

395 G. E. Bean et T. B. Mitford, *Journeys in Rough Cilicia in 1962 and 1963*, Denkschriften der österreichischen Akademie der Wissenschaft Wien, 85, Vienne, 1965, p. 22-26.

396 *SEG* XLIV, 949 ; *SIG*3 521.

397 K. Hopwood, « Policing the Hinterland : Rough Cilicia and Isauria » ; S. Mitchell, *Armies and Frontiers in Roman and Byzantine Anatolia*, Proceedings of a colloquium held at University College, Swansea, in April 1981, BAR Internationnal Series, 156, Oxford, 1983, p.176-177.

398 G. E. Bean et T. B. Mitford,, op. cit., 1965, p. 29.

399 G. E. Bean et T. B. Mitford, *Journeys in Rough Cilicia in 1964-1968,* Denkschriften der österreichischen Akademie der Wissenschaft Wien 102 , Vienne, 1970, p. 70.

400 G. E. Bean et T. B. Mitford, *op. cit.*, 1970, p. 157.

401 R. E. Blanton R. E., *op. cit*., 2000, p. 60.

commerce. Le changement rapide des habitudes commerciales avec la création de nouveaux ports romains est la véritable cause de la fin des attaques pirates. Devenant après la conquête de puissants partenaires commerciaux, il n'était plus possible d'organiser des attaques à l'encontre de Rome.

Au terme de notre étude il est possible d'affirmer que la piraterie cilicienne était bien différente de celle dépeinte dans l'ensemble de nos sources littéraires. Pour des raisons politiques, le registre de la représentation a pris le pas sur les réalités de terrain. Les incertitudes quant à la création de la province de Cilicie sont induites par la période d'extrême trouble politique dans laquelle est plongée la République romaine. La course au pouvoir par des *imperatores* avides de réussite a plongé nos représentations de la Cilicie dans le trouble. L'archéologie et l'ensemble des nos sources non littéraires remettent en cause le *topos* d'une piraterie très organisée et présente dans l'ensemble de la Méditerranée. Toutefois, l'argumentaire juridique et politique d'une Cilicie pirate s'appuie vraisemblablement sur une part de réalité. Elle reste néanmoins limitée car le conflit contre Mithridate explique aussi une partie des représentations. En effet, la campagne contre la Cilicie a été un formidable tremplin pour justifier les ambitions asiatiques de Pompée. La reconfiguration économique de l'ensemble de l'Asie Mineure lui a aussi permis de se constituer un réseau d'alliés.

Après avoir écarté la part de représentations et de déformations contenue dans les témoignages littéraires, que reste-il de l'activité de prédation de Cilicie ?

II-4-2) La place de l'activité de prédation dans l'économie de la région cilicienne

Comme pour la mer des Baléares, la Cilicie porte les traces d'une insécurité maritime qui reste toutefois difficile à caractériser. Nous avons toutefois beaucoup plus de sources sur cette région et pouvons tenter de proposer une relecture de la piraterie.

❖ La connectivité entre les micro-régions de Cilicie Trachée

Comme nous l'avons constaté lors de notre étude de terrain nous pouvons découper la Cilice Trachée en trois micro-région. Ces dernières sont identifiables grâce à des particularités dans leur organisation de l'habitat, de l'économie… Dans chacune de ces trois régions est présente, à des degrés variables, une structure d'interdépendance entre la côte et l'hinterland montagneux. Dans toute l'Antiquité, il n'y avait pas de routes terrestres longeant la côte cilicienne d'est en ouest. La forte présence d'un massif montagneux qui plonge littéralement dans la mer empêche toute connexion autrement que par bateau. Pour aller plus loin, nous proposons d'employer la théorie de la « *connectivity* » développées par N. Purcell et P. Horden[402]. Chacune de ces trois micro-régions de Cilicie Trachée forme une unité culturelle distincte de l'autre. Nous avons pu constater des relations entre l'humain et l'écologique qui sous-tendent la structuration économique régionale.

[402] P. Horden et N. Purcell, *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000.

Par exemple, les plaines alluvionnaires extrêmement resserrées dans la partie occidentale ont limité la construction de grands sites côtiers. L'habitat s'est implanté autour de cités montagneuses et les échanges maritimes structurés autour d'une migration pendulaire vers des points de mouillages. La « métropole » de Sidè en Pamphylie est la grande cité commerciale vers laquelle se tournent toutes les cités de cette région. Comme le soulignait Strabon[403], le port de Sidè participe à l'implantation de la piraterie sur le territoire en autorisant le commerce libre d'esclaves et de marchandises volées. Bien qu'il soit impossible de quantifier le degré avec lequel s'exerce la piraterie elle semble bel et bien avoir été intégrée aux structures du commerce local. La petitesse des espaces portuaires dans toute cette région nous conduit toutefois à nuancer son importance sans toutefois la nier totalement.

Dans la partie centrale au contraire, les cités soumises aux influences grecques de Kélenderis et Nagidos se sont implantées sur des espaces côtiers plus ouverts. Qui plus est, la connexion naturelle nord-sud avec l'île de Chypre a surement facilité l'ouverture maritime de cet espace. Nous pouvons postuler que les déplacements maritimes entre les trois micro-régions étaient marqués par la pratique du cabotage est-ouest. L'analyse des corpus numismatiques trouvés dans la micro-région centrale prouve la prégnance des échanges locaux. Plus de la moitié des monnaies trouvées dans le trésor de Nagidos[404] sont en effet issus de la micro-région centrale (voir figure 22). L'autre moitié provient d'Athènes et de Sidé. Cette partie de Cilicie Trachée ne frappait pas monnaie avant l'époque romaine. Nous devons donc postuler que les monnaies utilisées pour l'échange provenaient de la « métropole » de Sidè ou d'Athènes. En effet, nous avons relevé de nombreuses proximités entre la cité Pamphylienne de Sidé et la partie occidentale de la Cilicie[405]. Le commerce s'exerce toutefois essentiellement dans la sphère locale comme le suggère l'étude des trésors de Kélenderis et de Berket (voir figure 23 et 24). Ces corpus monétaire sont da tés du IV^{ème}-III^{ème} siècle avant notre ère, il convient donc de nuancer leur interprétation. Les projections que nous proposons pour le I^{er} siècle avant notre ère sont, en effet, impossibles à établir faute de sources complémentaires. Nous pouvons toutefois formuler l'hypothèse probable d'une poursuite des échanges locaux jusqu'au I^{er} siècle av. J.-C.

La micro-région la plus occidentale a pour particularité d'abriter des cités jumelles jouant un rôle bien distinct :

- Elaiussa, cité portuaire et commerciale - Sebaste, cité religieuse
- Olba, centre du commerce montagneur – Diocaeserae, cité religieuse

---

403 Strabon, *Géographie*, XIV, 3, 2 (texte intégral en annexe)

404 E. Levante, «Le trésor de Nagidos», M. Amandry, G. Le Rider (eds.), *Trésor et circulation monétaire en Anatolie antique*, Paris, p. 7-11.

405 Nous avions pu relever l'influence forte de Sidé dans l'épigraphie de la région, pour plus d'information lire : L. Robert, Documents de l'Asie Mineure méridionale. Inscriptions, monnaies et géographie, Hautes études du monde gréco-romain 2, Droz-Minard, Genève-Paris, 1966, tout particulièrement les pages 46-52 sur le bac du fleuve Mélas et 91-95 sur l'oracle de Syedra.

Cette dualité dans l'habitat illustre les liens très étroits qu'entretiennent la côte et l'hinterland montagneux. Une voie routière est construite à l'époque romaine pour relier rapidement les cités portuaires d'Elaiussa-Sebaste avec Olba-Diocaeserae.

Bien que n'ayant peu de données complémentaire à ajouter au dossier nous pouvons postuler des relations d'interconnexion entre les micro-régions. Elles s'enrichissent, passent des accords économiques (comme le prouve nos données épigraphique) et forment des réseaux à l'intérieur desquels l'autonomie de chacun est sujet à négociations. Cette idée a été développée dans un contexte plus particulier, sur la notion de taxation, par Chr. Pébarthe[406]. Il montre bien à quel point ces relations d'interdépendance, matérialisées par la fiscalité, entre cités sont importantes dans l'économie micro-régionale. Par ailleurs, il n'est pas impossible d'imaginer que les marchandises volées par les pirates nourrissaient ensuite le commerce local de l'hinterland montagneux.

❖ Quelques hypothèses sur la place de la piraterie dans les structures commerciales

Dans ce schéma aux contours imprécis, quelle est la place du pirate ? Le raid procède de l'acquisition par la force de biens d'autrui; malgré la contradiction apparente, il entre dans la même dynamique commerciale qu'une acquisition issue d'une transaction régulière. En effet, le pirate devient ensuite marchand, le produit devenant légal une fois mis en vente sur le forum, la place de marché. Il ne semble pas y avoir d'opposition, dans l'Antiquité, entre commerce et piraterie mais plus un réseau de relations d'interdépendance relativement complexe. Les trois microrégions ciliciennes sont complémentaires dans leurs activités de production et entretiennent des relations étroites. La Cilicie Trachée elle même forme un tout complémentaire de la Cilicie plane : l'une est riche en bois, raisin et élevage, l'autre est beaucoup plus agricole, elle produit du blé, de l'orge et cultive l'olivier.

Il faut maintenant ajouter la temporalité dans ce schéma puisqu'il n'y a pas d'instantanéité dans la vente et l'achat dans l'Antiquité. D'un point de vue pratique les circuits d'échanges commerciaux étaient trop longs pour pouvoir entrer dans un système de concurrence. Les trajets maritimes de cabotage entre chaque microrégion étaient espacés d'une journée de navigation. Le rapport d'échange entre les partenaires s'inscrivait dans le long terme. Il est, en effet, difficile de changer de partenaire commercial à chaque saison, compte tenu du temps pour réaliser les voyages et de leurs difficultés. Les relations commerciales entre les cités de Cilicie Trachée ne nécessitaient pas systématiquement la rédaction de traités. *A contrario*, les cités plus lointaines rédigeaient des écrits pour limiter les risques encourus lors du voyage. C'est le cas par exemple des relations entretenues entre la cité ionienne de Claros et Syedra[407] : les deux communautés s'entendent sur leur rapport à la prédation et établissent des règles pour la limiter. Bien que nous n'ayons pas retrouvé de documentation pour l'ensemble des cités évoquées dans notre travail de terrain,

---

406 Chr. Pébarthe, « Fiscalité, empire athénien et écriture : retour sur les causes de la guerre du Péloponnèse », *ZPE*, 129, 2000, p. 47-76.

407 F. Sokolowski, « Sur l'oracle de Claros destiné à la ville de Syédra », *Bulletin de correspondance hellénique*, 92-2, 1968, p.519-522.

nous pouvons postuler que les relations commerciales maritimes étaient du même ordre. Nous pouvons aussi supposer que ce réseau de relations d'interdépendance entre les cités évoluait peu.

Imaginons maintenant qu'une disette, une tempête, une guerre vienne enrayer cette mécanique. La perspective évolue : le marchand peut devenir voleur le temps d'une saison, par opportunisme ou nécessité. Marchand-pirate et client sont alors complémentaires : les clients ont besoin des biens du marchand, et cela quelle que soit leur origine. Le pirate ne peut toutefois pas s'attaquer à un allié et choisit volontairement de se tourner contre des cités avec qui il n'échange que très peu. Dans le cas de la Cilicie, les cités portuaires peuvent tout à fait voler des marchandises dans les microrégions voisines et ensuite les revendre dans l'hinterland montagneux. Ils passeraient ainsi au-delà des structures de contrôle du commerce portuaire telles que décrites par A. Bresson[408].

La piraterie joue ainsi un rôle dans l'échange qu'entretiennent les communautés les unes envers les autres. Il est toutefois extrêmement difficile de répondre précisément aux hypothèses formulées précédemment. L'arrivée de Rome dans la région va profondément modifier la configuration des lieux et définitivement transformer les réseaux d'échanges ciliciens. Toutes les sources s'accordent à décrire un déplacement de population et la création de nouveaux centres de commerce en Cilicie après la campagne de Pompée[409]. La coïncidence entre la fin de la piraterie et la transformation rapide des structures du commerce hérité de la protohistoire est troublante. En effet, nous avons relevé la même concomitance entre la fin de la piraterie en mer des Baléares et la conquête romaine. Le ralentissement de l'activité de prédation serait donc causé par une transformation des structures commerciales. Cette hypothèse est une piste supplémentaire dans notre recherche de la place jouée par la piraterie dans les structures du commerce antique.

II-4-3) Les pistes d'une piraterie opportuniste ?

Les traces d'une piraterie opportuniste sont les plus compliquées à identifier. Néanmoins il nous est impossible de ne pas évoquer cette question tant la place de ce type de piraterie semble la plus commune dans l'antiquité. Dans les trois microrégions de la Cilicie Trachée nous avons relevé des traces d'une insécurité maritime :

- Dans la partie occidentale, tous les ports ou points de mouillages sont protégés par un promontoire rocheux attenant. Certains espaces comme Antiochae ad Cragum sont naturellement protégés par une arche naturelle. Il nous semble donc impossible de nier l'existence d'une protection nécessaire de l'échange maritime lié à une agression venue de la mer.
- Dans la partie centrale, les espaces portuaires sont idéalement situés car naturellement protégés par une petite île en bordure de côte. C'est le cas, par exemple, des cités d'Aphrodisias et Kélenderis. Nous retrouvons le même type de construction pour la partie occidentale

[408] A. Bresson, *La cité Marchande*, Ausonius, Bordeaux, 2003.
[409] Appien, Les Mithridatiques, 441-445 (texte intégral en annexe)

de la Cilicie Trachée. Les cités de Elaiussa-Sebaste et Corycus observent le même schéma.

Ces précautions dans la protection des espaces côtiers ne semblent néanmoins pas anecdotiques. Ici aussi, nous relevons de fortes similitudes avec les structures de l'habitat étudiées dans la partie précédente, en mer des Baléares. Nous avions présenté une protection du littoral méditerranéen à travers un réseau de tours de guet et de l'habitat talayotique. Ce type de constructions traduisait lui aussi la prégnance d'une insécurité maritime impossible à quantifier par manque d'autres sources.

L'importance de l'iconographie maritime relevée lors de notre étude de la nécropole d'Anémourion est une piste supplémentaire. Il convient toutefois de la nuancer : l'ensemble des constructions sont datées de l'époque romaine et médiévale et sont donc postérieures à la victoire de Pompée. Toutefois nous avons relevé la présence de navires rapides de type *lemboi* utilisés selon la littérature comme un élément essentiel des raids maritimes.

L'ensemble de ces pistes forme une masse critique bien faible pour affirmer avec certitude l'existence d'une piraterie cilicienne. Toutefois, contrairement à la représentation d'une piraterie cilicienne organisée et puissante, la voie de l'opportunisme me semble plus vraisemblable. Elle n'est d'ailleurs pas incompatible avec celle d'une prédation très intégrée aux circuits commerciaux antiques. Il convient donc de l'accepter comme hypothèse probable sur la base des résultats de notre étude de l'habitat côtier.

Conclusion

Par un jeu de regards croisés, les parallèles entre les pirateries des îles Baléares et de Cilicie sont nombreux et troublants. Et ce, en dépit des descriptions initiales des deux régions de la Méditerranée, soulignant leur apparente divergence :

- La mer des Baléares, constituée d'un groupement de deux archipels qui sont très différents dans leurs structures d'échanges ainsi que leurs réseaux politiques et économiques.
- La Cilicie Trachée, composée de trois microrégions au fort ancrage terrestre. L'interface maritime agit en interdépendance avec son hinterland montagneux.

Dans les deux cas, la piraterie apparaît dans toute sa diversité. Nous avons testé la typologie esquissée dans la conclusion de la partie précédente comme clef de lecture pour cette étude microrégionale.

En mer des Baléares comme en Cilicie, les images créées autour de la piraterie structurent notre représentation. Dans les deux cas elles apparaissent brusquement dans nos sources littéraires lors de l'intervention de Rome. Les descriptions caricaturales qui sont alors faites des pirates relèvent plus du registre de la représentation que d'un réalisme historique : les textes littéraires ne cherchent pas à rendre compte des évènements mais à justifier l'intervention militaire des généraux romains. En effet, dans les deux cas, la campagne a pris un tour très politique puisqu'elle a été profitable à la carrière d'un homme. Ainsi, Q. Metellus Balearicus et Pompée ont profité de la frayeur instillée par le *topos* littéraire du pirate pour acquérir de grands pouvoirs :

- En mer des Baléares, la piraterie est censée paralyser toute l'activité du commerce en 150 avant notre ère. Metellus obtient un triomphe à la suite de sa victoire.
- En Cilicie, les sources littéraires décrivent une piraterie organisée qui tisse un réseau de relations à travers toute la Méditerranée en Occident comme en Orient. La *lex Gabinia* donne à Pompée un *imperium infinitum* lui permettant de lever une armée sans contrainte de frontières. Sa victoire rapide sur les pirates ciliciens sera un tremplin formidable pour combattre Mithridate et s'imposer ensuite pendant les guerres civiles.

Dans ce contexte politique et idéologique très marqué, les récits des sources littéraires ne peuvent être pris pour argent comptant. L'idée d'une « Internationale pirate » sous la forme d'une « *Unholy alliance* » destinée à détruire l'impérialisme romain est un dévoiement anachronique de l'ensemble de la documentation. Nous ne pouvons pas non plus considérer ces deux régions comme des espaces voués entièrement à la piraterie ; l'activité de prédation n'y occupe qu'une partie parfois minime des ressources captées par les habitants locaux.

En fait, dans les deux régions, la piraterie apparaît plutôt comme un acteur de l'échange intégré aux circuits commerciaux locaux. La campagne militaire romaine y amène un bouleversement des structures d'échanges héritées de la protohistoire :

- En mer des Baléares, la victoire de Metellus entraîne la création des cités de Palma et Pollentia à Majorque. Ces deux nouveaux centres de commerce vont rapidement supplanter la cité ébusitaine. Cette dernière était le principal acteur d'échanges en Méditerranée occidentale depuis la victoire de Zama en 202. Les guerres puniques n'avaient pas remis en cause cette primauté, malgré la prise de position d'Ebusus en faveur de Carthage. Nous observons donc une coïncidence entre le changement des structures du commerce et la guerre menée contre les pirates.
- La Cilicie Trachée suit à peu de choses près le même schéma. Nous avons relevé des relations très anciennes dans les trois microrégions, tout particulièrement entre les points de mouillage et l'hinterland montagneux. Suite à la victoire de Pompée contre les pirates, plusieurs nouvelles cités sont créées et les structures de l'échange en sont profondément modifiées.

Cette concomitance entre fin de l'activité de prédation et changement des habitudes du commerce est très intéressante. Elle révèle l'intégration du pirate comme partenaire de l'échange local. Aux II^{ème} et I^{er} siècles, dans les deux régions étudiées, les cités portuaires restent toutefois trop petites pour qu'il y ait un contrôle systématique des marchandises. La seule exception reste la cité portuaire d'Ebusus, qui était un *emporion* phénicien. Cependant, on n'observe pas de particularisme dans la construction des cités au regard de l'activité de prédation. Il n'y a pas d'institutionnalisation de la piraterie comme source de richesse locale.

Enfin, nous avons relevé, en mer des Baléares comme en Cilicie, les traces d'une piraterie d'opportunisme. Il est difficile toutefois d'apporter beaucoup de précisions sur une pratique qui, par nature, échappe à nos données historiques. Dans les deux cas, la piraterie apparaît de manière marginale, par petites touches impressionnistes dans nos sources archéologiques et épigraphiques. Les cités côtières sont protégées d'une insécurité maritime :

- par des constructions de type tour de guet ou *talayot* en bordure de la côte en mer des Baléares ;
- en Cilicie, par le choix de points de mouillage naturellement protégés grâce à des rivages encaissés et des protections naturelles.

La piraterie semble limitée aux coups de main et rapines sporadiques pratiquées de manière endémique entre les communautés indigènes. Ces échanges ne sont pas pour autant laissés au hasard car la piraterie s'intègre tout de même dans le commerce local.

Il n'y a pas d'incompatibilité entre les trois visages de la piraterie présentée dans notre typologie. Cette grille de lecture nous permet d'aborder la diversité des points de vue relevés dans l'ensemble de nos sources.

Conclusion générale

La piraterie antique est "plurielle". Elle est une notion structurante pour comprendre l'Histoire de la Méditerranée. Il convient de l'aborder dans toute sa diversité de points de vue, de réalités. En effet, la conscience que nous en avons aujourd'hui est le fruit d'une construction par strates anciennes et contemporaines. Nous ne pouvons pas ignorer le poids de la représentation dans l'étude de la piraterie mais il est nécessaire de la questionner. Sa définition minimale pose en effet problème : elle prend presque autant de formes qu'il y a de micro-régions en Méditerranée. Afin de pouvoir avancer devant cette aporie, nous avons choisi de nous appuyer sur la définition suivante : la piraterie est un raid sur terre ou sur mer depuis un engin flottant. L'élément marin constitue nécessairement le point d'origine de l'agression perpétrée. La piraterie nécessite qu'il y ait déplacement depuis un point d'origine à travers la Méditerranée. Ce paradigme sert de point d'ancrage pour revisiter notre méthode d'analyse des formes de prédation maritime. Nous avons proposé d'analyser la piraterie dans toute sa diversité en constituant une grille de lecture nouvelle :

- **Le pirate imaginé** – analyse de l'ensemble des représentations autour de la piraterie (figure de l'ennemi, aventurier romanesque,…)
- **Le pirate commerçant** – intégration de la piraterie dans les structures de l'échange et justification d'un acte de prédation par des biais de législation (droit de représailles, naufrages,…)
- **Le pirate opportuniste** – la plus commune de toutes les formes de prédation maritime (coup de main, pillage non coordonné,…)

Cette proposition de typologie est une grille de lecture qui permet une vision assez complète de la présence de la piraterie sur un territoire. L'historiographie de la piraterie s'oppose depuis 20 ans autour de deux modèles à priori incompatibles. Pour V. Gabrielsen, les structures d'échanges en Méditerranée sont menées par

trois acteurs : les commerçants, les pirates et les *prostates*[410]. Ils interagissent à travers des relations d'interdépendance qui les lient naturellement les uns aux autres. Le pirate est utile pour le commerce dans la mesure où il participe aux circuits de revente de la marchandise pillée. Par ailleurs, les *prostates* (police des mers) ne cherchent jamais à anéantir la piraterie de la Méditerranée. Sinon, comment justifier la nécessité d'une protection qui est offerte à leurs alliés ? A contrario, N. K. Rauh[411] analyse la piraterie antique dans la lignée des théories modernes de M. Redicker[412] : la Méditerranée apparaît comme un monde clos où le pirate est une figure d'opposition vis à vis des royaumes, empires et cités organisées. Loin de participer à l'échange il cherche au contraire à s'en détacher en créant une société particulière. Ainsi, sous l'impulsion des pirates ciliciens, N. K. Rauh développe l'hypothèse d'une « *unholy alliance* » entre tous les laissés pour compte des *prostates* en Méditerranée. De fait, ces deux courants de l'historiographie correspondent pour une part à ce que nos sources nous renvoient. Ils répondent tout deux à une interprétation de notre notion qui n'est pas forcément exclusive.

Les sources littéraires dressent un portrait relativement sombre du pirate au I^{er} siècle avant notre ère. Nous avons pu analyser à quel point cette représentation répondait à la nécessité d'un contexte historique teinté de politique. Dans nos deux études de terrain, en mer des Baléares et en Cilicie, la piraterie est utilisée comme justification pour une conquête militaire. Un tournant s'opère lors du plaidoyer « Sur les pouvoirs de Pompée » de Cicéron. Un glissement moral apparaît dans l'utilisation du vocabulaire latin : le mot utilisé pour désigner le pirate change. Auparavant décrit sous une terminologie liée à l'acquisition légitime des richesses sous forme de butin (*praedo*), il est désormais construit avec *pirata* sur une racine verbale grecque signifiant « tenter sa chance ». A partir du Ier siècle avant notre ère, le *topos* littéraire construit autour de la piraterie est utilisé comme argument politique. A la fin de l'antiquité le mot pirate prend divers usages métaphoriques, par exemple, lors de la condamnation de la sédition de l'empereur romain Carausius en Bretagne. Il convient donc d'être prudent dans notre interprétation des sources littéraires car nous n'avons souvent conservé qu'un seul point de vue, celui d'un vainqueur qui légitime sa propre violence tandis que celle du vaincu est taxée de piraterie. En ce sens, il y a potentiellement prédation sur toutes les côtes du pourtour méditerranéen.

Cependant, dans toute l'histoire de l'Antiquité les pirates ne forment jamais une communauté organisée. Il n'y pas d'identité similaire à celle qui entoure le « *Jolly Roger* » à l'époque moderne. Lorsque Cicéron, Strabon, Appien et Plutarque[413] évoquent le déploiement de la piraterie Cilicienne en Méditerranée occidentale, c'est uniquement dans un but politique : ils cherchent à justifier la nécessité de la *lex Gabinia* ainsi que des pouvoirs de Pompée sur toutes les mers. Cette représentation n'a de sens que si elle est étudiée dans un contexte littéraire

---

410 V. Gabrielsen, «Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean», *REA*, 103, 2001, p. 219-240.

411 N. K. Rauh, «Who were the cilician Pirates?», Sweney S. et alii (ed.), *Res Maritimae: The Cities on the Sea. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistoy to Late Antiquity*, Chicago, 1998, 263-283.

412 M. Redicker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea,* 1987.

413 Cicéron, Sur les pouvoirs de Pompée, 29-35 ; Strabon, Géographie, XIV, 5, 2 ; Plutarque, Les Vies Parallèles, Vie de Pompée, 24-29 ; Appien, Les Mithridatiques, 413-445. (voir texte intégral en annexe).

particulier. Notre étude de terrain en Cilicie démontre que les structures de l'économie dans la région ne sont pas tournées vers la prédation. Si piraterie il y a, elle ne concerne qu'une petite frange de la population qui n'est pas organisée politiquement. La représentation dominante de la prédation cilicienne correspond donc au registre allégorique d'une piraterie imaginée.

Si nous écartons le registre de la représentation porté par les sources littéraires, que reste-t-il de la piraterie ? En reprenant notre définition minimale, le navire semble un point de départ intéressant pour comprendre son intégration dans les structures économiques. En effet, l'activité de prédation maritime n'est pas gratuite puisqu'elle suppose à minima l'achat ou la construction d'un engin flottant ainsi que la prise de risque d'une expédition. Cet investissement de départ peut faire l'objet d'un prêt et être encadré par un contrat qui doit être honoré par le débiteur[414]. Qui plus est, la revente d'une marchandise est soumise à de nombreuses contraintes lorsqu'elle se fait dans un port. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit de la vente d'un esclave qui peut prouver son origine libre lors d'un procès. Toutes ces contraintes imposent une connaissance préalable des circuits maritimes et commerciaux et la constitution d'un réseau de partenariats fiable. Dans le roman de Chariton, le pirate Théron s'interroge longuement sur le meilleur lieu où revendre le produit de son pillage[415]. Il choisit finalement un point de mouillage en dehors de la sphère de contrôle de l'*emporion*. Bien qu'il nous soit impossible d'apporter une quelconque preuve de ce type de transaction, cela devait être monnaie courante à travers toute la Méditerranée. En effet, n'ayant majoritairement conservé que les données des *emporia*[416], il nous est difficile de statuer sur les modalités et l'efficience d'un commerce parallèle.

Le pirate est d'une certaine manière intégré aux structures du commerce maritime. Le corpus démosthénien nous fournit plusieurs exemples savoureux de justifications juridiques d'actes de piraterie avérés[417]. Nos sources épigraphiques regorgent aussi d'exemples de contrats signés entre deux cités pour limiter les pillages. La prédation s'inscrit dans un triptyque de relations d'interdépendances très bien décrit par V. Gabrielsen : pirates, commerçants et *prostates*. N. Purcell et P. Horden dans leur histoire du long terme de la Méditerranée soulignent aussi l'importance qu'y a la piraterie[418]. Dans notre étude de terrain en Cilicie et en mer des Baléares, nous avons relevé dans les deux cas une coïncidence troublante entre une campagne militaire romaine mettant fin à la prédation et le changement des structures de l'échange. Pour l'archipel des Baléares, l'annexion romaine est d'autant plus surprenante qu'elle n'est justifiée qu'imparfaitement dans nos sources. En effet, l'influence d'Ebusus n'est pas remise en cause par Rome malgré

414 Démosthène, *Contre Lacrite*, 10-13 (voir texte intégral en annexe)

415 Chariton, *Le roman de Chairéas et Callirhoé,* I, 7-14. (voir texte intégral en annexe).

416 L'exemple de l'*emporion* de Délos est à ce propos très intéressant : décrit par Strabon, *Géographie*, XIV, 5, comme un port d'échange de marchandises volées. Cette idée est aujourd'hui remise en question par l'archéologie : lire Ph. Bruneau, « L'esclavage à Délos » ; M. M. Mactoux et É. Geny (eds), *Mélanges P.Lévêque*, 3.Anthropologie et société, 1989, p. 52. H. Duchêne et Ph. Fraisse, *Le paysage portuaire de la Délos antique, Recherches sur les installations maritimes, commerciales et urbaines du littoral délien*, coll. Exploration Archéologique de Délos, fascicule XXXIX, De Boccard, Paris, 2001, p. 128-129.

417 Démosthène, *Contre Aristocrate*, 162-68 (voir texte intégral en annexe)

418 N. Purcell et P. Horden, *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000.

sa proximité avec Carthage lors des deux guerres puniques. Suite à la victoire de Metellus en 133 av. J.-C. deux nouvelles cités portuaires sont construites (Palma et Polentia) qui bouleverseront les structures du commerce héritées de la protohistoire. Le pirate commerçant, *de facto*, apparaît comme acteur de l'échange maritime même s'il nous est difficile d'en dresser les contours.

Il est encore plus difficile pour l'historien de rendre compte d'une piraterie opportuniste tant nos sources nous font défaut. Dans nos deux études micro-régionales, nous avons toutefois relevé la présence d'une insécurité maritime. Les formes de l'habitat côtier laissent supposer la nécessité d'organiser un réseau de protection. La Cilicie foisonne d'exemples d'iconographie ou de mobilier funéraire utilisant une thématique marine. Malgré la pauvreté de notre corpus de sources, il est impossible de nier l'existence de nombreux coups de main endémiques.

Notre étude touchant à sa fin, il est important d'apporter des éléments de questionnement, afin d'ouvrir les réflexions vers de nouvelles directions. Ainsi, nous n'avons qu'esquissé le rôle joué par la piraterie dans les réseaux d'échange en Méditerranée. En effet, il est difficile d'apporter des certitudes face à une économie parallèle qui, par nature, est dissimulée. Nos sources sur cette question sont limitées et ne permettent pas de pousser la réflexion à son terme.

Les études micro-régionales que nous avons amorcées avec l'étude de la Cilicie et de la mer des Baléares doivent aussi être étendues à toute la Méditerranée afin d'éprouver la grille de lecture que nous avons choisie. La piraterie n'est qu'une toute petite partie de l'histoire du long terme de la Méditerranée. Néanmoins elle cristallise de nombreuses questions relevant du quotidien des populations locales.

Le registre de la représentation est aussi riche en interrogations. La dualité de notre définition moderne du pirate est inscrite en filigrane dans l'histoire littéraire de la piraterie ancienne. L'image du pirate romantique de Stevenson, de Daniel Defoe ou d'Hugo Pratt trouve son origine ultime dans la littérature antique. Une étude littéraire des multiples visages pris par les pirates dans nos sources littéraires permettrait de préciser ce qui relève de la représentation et de la réalité.

Ces pistes de recherche montrent bien la richesse de la piraterie comme objet d'étude pour l'historien. Bien qu'elle ait trop souvent été écartée des réflexions contemporaines, il nous apparaît important de rappeler ici la nécessité de sa prise en considération dans l'Histoire générale de l'Antiquité.

Nous avons fait le choix dans notre travail de thèse d'adopter les paradigmes développés par F. Braudel puis par N. Purcell et P. Hordern[419]. Nous avons souhaité étudier la piraterie par le prisme du long terme historique. Comme l'avaient expliqué N. Purcell et P. Horden à la sortie de *The corrupting sea*, il était important de mettre de côté toutes interventions humaines de l'histoire du temps long de la Méditerranée. Il fallait se garder, dans un souci méthodologique, de confondre Méditerranée rêvée et Méditerranée réelle. C'est la raison pour laquelle ils avaient insisté sur les micro-régions écologiques grâce à la météorologie et la géologie et qu'il n'est que très peu fait mention des guerres, de

[419] F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1966. N. Purcell et P. Horden, *op. cit.*, 2000.

la politique et plus généralement de l'histoire des mentalités. A. D'Hautecourt[420] dans son compte rendu de *The corrupting sea* montre qu'il manque à cet ouvrage la face noire de la notion de « c*onnectivity* ». En effet, les différences entre les micro-régions cristallisent l'envie, la haine entre communautés, et deviennent les causes de nombreuses agressions et guerres. La Méditerranée envisagée par N. Purcell et P. Horden a été jugée, par les critiques, tellement éloignée des lieux communs qu'elle devenait profondément optimiste. Il était impossible dans un travail sur la piraterie de ne pas évoquer les *topos* littéraires tant ils sont structurants pour l'étude de notre notion. Le principal défaut de notre travail consiste précisément dans sa réponse incomplète au défi de l'historicité, dans la difficulté d'intégrer les données de l'évènementiel dans une histoire du long terme. Néanmoins l'utilisation du concept de « *connectivity* » nous a permis d'écarter l'ensemble des *topos* inhérents à la notion de piraterie. Nous avons ainsi pu envisager la réalité d'un pirate acteur de l'échange maritime et celle d'une prédation opportuniste. En mettant de côté les représentations, nous avons souhaité toucher du doigt l'essence de notre notion et ainsi dresser une Histoire de la piraterie en Méditerranée sur la longue durée.

[420] A. D'Hautecourt, « Comptes rendus », *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, 79 (1), 2001, p. 219-223.

Bibliographie

Sources

- AUGUSTIN (saint), *La cité de Dieu*, texte établi et traduit par G. E. McCracken, The Loeb Classical Library, Londre New-York, 1961.
- APPIEN, *La guerre de Mithridate*, texte établi et traduit par P. Goukowsky, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 2001.
- ACHILLE TATIUS, *Le roman de Leucippé et Clitophon*, texte établi et traduit par J-P. Garnaud, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1991.
- ARISTOTE, *Histoire des Animaux*, texte établi et traduit par P. Louis, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1964-69.
- ARISTOTE, *La politique*, texte établi et traduit par J. Aubonnet, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1960.
- AURELIUS VICTOR, *Livre des Césars*, texte établi et traduit par P. Dufraigne, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1975
- CICERON, *De officiis*, texte établi et traduit par M. Testard, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1965.
- CICERON, *De imperio Cn. Pompei*, texte établi et traduit par A. Boulanger, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1961.
- CICERON, *De Republica*, texte établi et traduit par E. Breguet, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1989-1991.
- CICERON, *Seconde action contre Verrès. Livre V, Les supplices*, texte établi par H. Bornecque et traduit par G.Rabaud, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1970.
- DEMOSTHENE, *Discours sur la couronne triérarchique*, traduit du grec par G. Mathieu, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1947.
- DEMOSTHENE, *Contre Lacrite*, traduit du grec par L. Gernet, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1954.
- DIODORE DE SICILE, *Histoire universelle*, Livres 19 et 20, texte établi et traduit par R. M. Geer, The Loab Classical Library, Londre New-York, 1954.
- DION CASSIUS, *Dio's roman history, book XXXVI-XL*, texte établi par H. Baldwin Foster et traduit par E. Cary, The Loeb Classical Library, Londre New-York, 1969.
- DION CASSIUS, *Dio's roman History, livres XLVI-L*, texte établi par H. B. Foster et traduit par E. Cary, The Loeb Classical Library, Londre New-York, 1961.
- CHARITON, *Chairéas et Callirhoé*, texte établi et traduit par G. Molinié, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1979.
- EUTROPE, *Abrégé d'Histoire de Rome*, texte établi et traduit par J. Hellegouarc'h, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1999.
- FLORUS, *Oeuvre*, texte établi et traduit par P. Jal, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1967.
- HERODOTE, *Histoire*, traduit du grec par Ph-E. Legrand, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1932.
- HOMERE, *Odyssée, chants XVI à XXIV*, texte établi et traduit par V. Bérard, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1956.
- OROSE, *Histoires contre les païens*, texte établi et traduit par M-P. Arnaud-Lindet, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1990-91.
- *Panégyriques Latins*, texte établi et traduit par E. Galletier, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1949.
- PLUTARQUE, *Les vies parallèles : vie de Pompée*, texte établit par R. Flacelière et traduit par E. Chambry, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1970.

- PLUTARQUE, *Les vies parallèles : vie de Sertorius*, texte établit par R. Flacelière et traduit par E. Chambry, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1973.
- POLYBE, *Histoires, livre II*, texte établi et traduit par P. Pédech, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1970.
- PSEUDO ARISTOTE, *Economique*, traduit du grec par A. Wartelle, Paris, Les Belles Lettres, CUF, Paris 1968.
- SENEQUE LE PERE, *Controverses et Suasoires*, texte établi et traduit par H. Bornecque, tome 1, Paris, Garnier, 1932.
- SENEQUE LE PERE, *Controverses et Suasoires*, texte établi et traduit par H. Bornecque, tome 2, Paris, Garnier, 1932.
- SUETONE, *La vie des douze Césars, Divus Iulius*, texte établi et traduit par H. Ailloud, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1954.
- STRABON, *Géographie Livre 1*, texte établi et traduit par G. Aujac, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1969.
- STRABON, *Géographie Livres 3 et 4*, texte établi et traduit par F. Lasserre, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1966.
- STRABON, *Géographie Livres 5 et 6*, texte établi et traduit par F. Lasserre, Les Belles Lettres, CUF, Paris, 1967.
- STRABON, *Géographie Livre 7*, texte établi et traduit par R. Baladié, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1989.
- STRABON, *Géographie Livre 10*, texte établi et traduit par F. Lasserre, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1971.
- STRABON, *Géographie Livre 11*, texte établi et traduit par F. Lasserre, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1975.
- STRABON, *The Geography of Strabo*, Livre 14, texte établi et traduit par H. L. Jones, The Loeb Classical Library, Londre New-York, 1961.
- TACITE, *Annales*, texte établi et traduit par H. Goelzer, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1953.
- THUCYDIDE, *La Guerre du Péloponnèse livre 1*, texte établi et traduit par J. de Romilly, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1953.
- VELLEIUS PATERCULUS, *Histoire romaine* livre 2, texte établi et traduit par J. Hellegouarc'h, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1982
- XENOPHON, *Les Ephésiaques, Le roman d'Habrocomès et d'Anthia*, texte établi et traduit par G. Dalmeyda, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1962.
- XENOPHON, *Hellénistique*, texte établi et traduit par J. Hatzeld, Les Belles Lettres, Paris, CUF, 1965-1966.

Études

- AVIDOV A., «Were the Cilicians a nation of pirates?», *MHR*, 12, 1997, 5-55.
- BALL W., *Rome in the East. The Transformation of an Empire*, Londres, New York, 2000.
- BEAN G.E.; MILTFORD T.B., Journeys in Rough Cilicia, 1962-1963, DAWW 85, Vienne, 1965.
- ANADOLU E. U., « The Pirate Chief Zenicetes and Olympos in the East Lycia » ; MENOZZI O., DI MARZIO M. L. and FOSSATARO D. (eds.), *Proceedings of the IX Symposiumon Mediterranean Archaeology, Chieti (Italy), 24-26 February 2005*, BAR International Series, 1739, 2008, 223-230.
- ANDRE J.-M., BASLEZ M.-F., *Voyager dans l'Antiquité*, Fayard, Paris, 1993.

- ARNAUD P., *Les routes de la navigation antique, itinéraire en Méditerranée*, Errance, Paris, 2005.
- ARSLAN M., «Piracy on the southern coast of Asia Minor and Mithridates Eupator», *Olba* 8, 2003, 195-211.
- AZCARRAGA B. M., *Las Navajas, De Afeitar Punicas de Ibiza*, Gouvernement des îles Baléares, Palma, 2006.
- BADIAN E., « Q. Mucius Scaevola and the Province of Asia », *Athenaeum*, 34, 1956, 279-303.
- BAKHUIZEN S.C., «The Continent and the Sea: Notes on Greek Activities in Ionic and Adriatic Waters», CABANES P. (ed.), *L'Illyrie méridionale et l'Epire dans l'Antiquité*, Clermont-Ferrand, 1987, 185-194.
- BEAN G.E.; MILTFORD T.B., «Sites Old and New in Rough Cilicia», *Anatolic Studies*, 12, 1962, 185-217.
- BEAN G.E.; MILTFORD T.B., Journeys in Rough Cilicia, 1964-1968, DAWW 102, Vienne, 1970.
- BENABOU M., «Rome et la police des mers au Ier siècle avant J.-C. : la répression de la piraterie cilicienne», GALLEY M.; LADJIMI SEBAÏ L. (eds.), *L'Homme Méditerranéen et la mer. Actes du Troisième Congrès International d'études des cultures de la Méditerranée Occidentale*, Jerba, 1981, Tùnez, 1985, 60-69.
- BENVENISTE E., « Notes étrusques : la tablette d'ivoire de Carthage », *Studie Etruschi*, 7, 1933, 245-258.
- BERTHOLD R. M., *Rhodes in the Hellenistic Age*, Cornell University Press, Londres, 1984.
- BINOT C., *La figure du révolutionnaire dans les écrits de Cicéron*, Mémoire de Maîtrise sous la direction de J-M Pailler, Université de Toulouse II, Le Mirail, Toulouse, 1996.
- BLACK E. W., *The Roman Villas of South-East England*, BAR Internationnal Séries, Oxford, 1987.
- BLANTON R. E., *Hellenistic, Roman and Bysantine Settlement Patterns of the Coast Lands of Western Rough Cilicia*, BAR International Series 879, Oxford, 2000.
- BOISSIER G., «Les écoles de déclamation à Rome», *Revue des deux mondes*, 11, 1902, 482-508.
- BONJOUR M., «Cicero Nauticus», *Caesarodonum*, 19 bis, 1984, 9-19.
- BORGIA E., CASABONNE O., «Notes Ciliciennes», *Anatolia Antiqua*, 12, 2004, 43-55.
- BRANDT H, KOLB F., *Lycia and Pamphylia : Eine Römische Provinz im Südwesten Kleinasiens*, Mainz, 2005.
- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1966.
- BRAUND D., «Piracy under the Principate and the ideology of imperial eradication», RICH J.; SHIPLEY G. (eds.), *War and Society in the Roman World*, Londres, 1993, 195-212.
- BRAVO B., « commerce et noblesse en Grèce archaïque. À propos d'un livre d'Alfonso Mele », *DHA*, 10, 1984, p.99-160.
- BREAL M., BAILLY A., *Dictionnaire étymologique du latin*, Hachette, Paris, 1970.

- BRESSON A., « Ecology and Beyond: The Mediterranean Paradigm », HARRIS W. V. (ed.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford University Press, Oxford, 2005, 94-114.
- BRESSON A., « Les accords Romano-Carthaginois » ; MOATTI Cl. (éd.), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne II, La mobilité négociée*, Collection de l'Ecole française de Rome, 341, 2004, 649-676.
- BRESSON A., « Les cités grecques et leurs emporia » ; BRESSON A. et ROUILLARD P., *L'emporion*, Paris, 1993, p.163-261.
- BRESSON A., *L'économie de la Grèce des cités, Tome I, Les structures et la production*, Armand Colin, Paris, 2007.
- BRESSON A., *L'économie de la Grèce des cités, tome II, les espaces de l'échange*, Armand Colin, Paris, 2008.
- BRESSON A., *La cité Marchande*, Ausonius, Bordeaux, 2003.
- BRIANT P., « Brigandage, dissidence et conquête en Asie achéménide et hellénistique », *Dialogue d'histoire ancienne*, 2, 1976, 212-213.
- BRIANT P., « La guerre et la paix » ; BRIANT P. et al., *Le monde grec aux temps classiques I : le Ve siècle*, Nouvelle Clio, PUF, Paris, 1984, 47-58.
- BRULE P., *La piraterie crétoise hellénistique*, Centre de Recherche d'Histoire Ancienne 27 ; Annales littéraire de Besançon 223, Les Belles Lettres, Paris, 1978.
- BRUNEAU Ph., « L'Agora des Italiens servait-elle de marché aux esclaves ? » *BCH*, 99, 1975, 237-311.
- BRUNEAU Ph., « L'esclavage à Délos » ; MACTOUX M.-M. et GENY É (eds), *Mélanges P.Lévêque*, 3. Anthropologie et société, 1989, 41-52.
- BUNNENS G., *L'expansion en Méditerranée : essai d'interprétation fondé sur une étude des traditions littéraires*, études de philologie, d'archéologie et d'histoire anciennes publiées par l'Institut historique belge de Rome, Rome-Bruxelles, 1979, 8-16.
- CADIOU F., « Sertorius et la guerilla », AULIARD C.; Bodiou L. (eds.), *Au jardin des Hespérides : histoire, société et épigraphie des mondes anciens : mélanges offerts à Alain Tranoy*, Presse Universitaires de Rennes, Rennes, 2004.
- CARRILLO DIAZ-PINES J.R., « *Turres Baeticae* : una reflexion arqueologica », *Anales de Arqueologica Cordobesa*, 10, 1999, 33-86.
- CASABONNE O. et PORCHER A., « Notes Ciliciennes », *Anatolia Antiqua*, XI, 2003, p.131-133.
- CASABONNE O., *La Cilicie à l'époque achéménide*, Persika, De Boccard, Paris, 2001.
- CASSON L., «The Grain Trade in the Hellenistic World», *TAPA*, 85, 1964, 168-187.
- Casson L., *Ship and seamanship in the Ancient world*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1971.
- CASSON L., *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea fighters of the Mediterranean in Ancien Times*, New York, 1991.
- CASTELLO J. J., *Epigrafia Romana De Ebusus*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1988.
- CAVAZZUTI L., «Nuovi rinvenimenti sottomarini per lo studio della pirateria», *Archeologia Subacquea Studi, ricerche e documentii II*, Rome, 1997, 197-214.
- CHAMBERT R., «Pirates et voyageurs dans les controverses de Sénèque le Père», *REL*, 77, 1999, 149-169.

- CHANTRAINE P., *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, C. Klincksieck, Paris, 1968.
- CLAVEL-LEVEQUE M., «Brigandage et piraterie: représentations idéologique et pratiques impérialistes au dernier siècle de la république», *DHA*, 4, 1978, 17-31.
- CLOCHE P., «Piraterie et commerce», *REA*, 32, 1930, 25-30.
- COARELLI F., « L'Agora des Italiens a Delo : il mercato degli schiavi ? » ; COARELLI F., MUSTI D. et SOLIN H. (eds), *Delo e l'Italia, Opuscula Institui Romani Finlandiae*, II, 1982, 119-145.
- COSTA B., FERNANDEZ J. H. (eds.), *Bibliografia Arqueologica de las islas pitiusas*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 1993.
- COUGH M., *The plain and the Rough Places*, Londres, 1954.
- CRAIG MELCHERT H., *The Luwians*, Brill, Leiden, Boston, 2003.
- CRAWFORD M. H., « Three Senatus Consulta Concerning The Province of Asia », *Historia*, 21-1, 1996, 1-19.
- DAGRON G., FEISSEL D., *Inscriptions de Cilicie*, De Boccard, Paris, 1987.
- DAUGE Y.A., *Le barbare. Recherches sur la conception romaine de la barbarie et la civillisation*, Latomus, Bruselas, 1981.
- DAVIES E.J., *Life in Asiatic Turkey*, Londres, 1879.
- DAVIES J. K., «Hellenistic Economlies in the Post-Finley Era», ARCHIBALD Z. (ed.), *Hellenistic Economies*, Routledge, Londres, New York, 2001, 58-74.
- DE SOUZA P., «Ancient Rome and Pirates», *History Today*, 51, 2001, 48-55.
- DE SOUZA P., «Beyond the Headland. Locating the Ennemy in Ancient Naval Warfare», ANDRAU J.; VIRLOUVET C. (eds.), *L'information et la mer dans le Monde Antique*, Rome, 2002, 69-92.
- DE SOUZA P., «Greek Piracy», Powell A. (ed.), The Greek World, Londres, 1995, 179-198.
- DE SOUZA P., *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge, 1999.
- DE SPENS R., «Droit international et commerce au début de la XXI^{e} dynastie. Analyse juridique du rapport d'Ounamon», *Le commerce en Egypte ancienne*, GRIMAL N. et MENU B. (eds.), acte du colloque AIDEA, IFAO, le caire, 1996, institut français d'archéologie orientale, 1998, p. 105-126.
- DELAMERRE J., «Amorgos et les pirates», *Revue de philologie, littérature et Histoire Ancienne*, 27, 1903, 111-121.
- DELL H. J., «The Origin and Nature of Illyrian Piracy», *Historia*, 16, 1967, 344-358.
- DESCAT R. (ed.), *Approches de l'économie hellénistique*, Saint-Bertrand-de-Comminges, 2006.
- DESCAT R., « Colophon et la Paix d'Épilycos » ; MALAY H. (ed.), *Erol Atalay Memorial, Arkeoloji Dergisi, 1*, 1991, 34-40.
- DETALLE M. P., La Piraterie en Europe du Nord-Ouest à l'Epoque Romaine, BAR International Séries, 1086, 2002.
- DUCHENE H. et FRAISSE PH., *Le paysage portuaire de la Délos antique, Recherches sur les installations maritimes, commerciales et urbaines du littoral délien*, coll. Exploration Archéologique de Délos, fascicule XXXIX, De Boccard, Paris, 2001.
- DUCHESNE-GUILLEMIN J., «Ahriman et le dieu suprême dans les mystères de Mithras», *Numen*, 2, 1955, 190-195.
- DUCREY P., « Les Cyclades à l'époque hellénistique : la piraterie, symptôme d'un malaise économique et social », in *Les Cyclades, Matériaux pour une étude*

de géographie historique, Table ronde réunie à l'Université de Dijon les 11, 12 et 13 mars 1982, 1983, p. 143-148.
- DUCREY P., *Le traitement des prisonniers de guerre dans la Grèce antique*, Paris, 1968.
- DURUGÖNUL S, « Nagidos'un Tarihteki Yeri » ; JEAN E., DINÇOL A. et DURUGÖNUL S. (eds.), *La Cilicie : espaces et pouvoir locaux (2^e millénaire av. J.-C. – 4^e siècle ap. J.-C.) / Kilikia : Mekânlar ve Terel Güçler (M.Ö. 2. Binyıl-M.S. 4. Yüzyıl)*, actes de la table ronde d'Istanbul (novembre 1999) / Uluslararası Yuvarlak Masa Toplantısı Bildirileri Istanbul (Kasım 1999), Varia Anatolica XIII, IFÉA, De Boccard, Istanbul-Paris, 2001, 429-443.
- DURUKAN M., « The Connection of Eastern and Central Cilicia with Piracy », *Adalya*, XII, 2009, p. 77-102.
- ELTON H.W., «The Economic Fringe: The Reach od the Roman Empire in Rough Cilicia», DE BLOIS L., RICH J. (eds.), *The Transformation of the Economic Life during the Roman Empire*, Amsterdam, 2002, 172-183.
- EQUINI SCHNEIDER E. (et alii.), *Elaiussa Sebaste I., Campagne di Scavo 1995-1997*, Bibliotheca archaelogica, 36, «L'Erma» di Bretschneider, Rome, 1999.
- EQUINI SCHNEIDER E., *Elaiussa Sebaste II, volume 1 et 2, un porto tra Oriente e Occidente*, Bibliotheca archaelogica, 37, «L'Erma» di Bretschneider, Rome, 2003.
- ERDOGMUS E. et TOWNSEND R., « The Antiochia ad Cragum Archaeological Research Project: Northeast Temple 2008 Season », 27. *Arastirma Sonuçlari Toplantisi* (27th Annual Archaeological Survey Symposium), Ministère de la culture de Turquie, Ankara, 2009, p. 461-70.
- ERSKINE A. (ed.), A companion to the Hellenistic World, Blackwell, Oxford, 2003.
- FERNANDEZ J. H., *Excavaciones en la necropolis del Puig des Molins (Eivissa), Las campanas de D. Carlos Roman Ferrer: 1921-1929*, tomo I, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1992.
- FERNANDEZ J. H., *Excavaciones en la necropolis del Puig des Molins (Eivissa), Las campanas de D. Carlos Roman Ferrer: 1921-1929*, tomo II, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1992.
- FERNANDEZ J. H., *Excavaciones en la necropolis del Puig des Molins (Eivissa), Las campanas de D. Carlos Roman Ferrer: 1921-1929*, tomo III, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1992.
- FERNANDEZ J. H., *Guida del Puig des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1983.
- FERNANDEZ J. H.; GRANADOS J. O.; VILLAESCUSA R. (eds.), *Marcas de Terra Sigillata del Museo Arqyeologico de Ibiza*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1992.
- FERNANDEZ S. P., *Una aproximacion a la circulacion monetaria de Ebusus en Epoca Romana*, Eivissa, Palma, 2005.
- FERONE C., *Lesteia Forme di predazione nell'Egeo in età classica*, Generoso Procaccini, Naple, 1996.
- FERRARY J. L., « Délos vers 58 av. J.-C. » ; NICOLET CL. (éd.), *Insula sacra. La loi Gabinia Calpurnia de Délos (58 av. J.-C.)*, Coll. De l'*EFR*, 45, 1980, 29-46.
- FERRARY J. L., « Les gouverneurs des provinces d'Asie Mineure (Asie et Cilicie) depuis l'organisation de la province d'Asie jusqu'à la première guerre de Mithridate (126-88 av. J.-C.) », *Chrion*, 30, 2000, 161-193.

- FINLEY M. I., « Le commerce des esclaves dans l'Antiquité : la mer Noire et les pays du Danube », *Économie et société en Grèce ancienne*, La découverte, Paris, 1984, 220-233.
- FINLEY M. I., *Economy and Society in ancient Greece*, Londres 1981.
- FINLEY M. I., *Esclavage antique et idéologie moderne*, Édition de Minuit, Paris, 1981.
- FINLEY M.I., «The Black Sea Regions and the Slave Trade in Antiquity», *Klio*, 40, 1962, 51-59.
- FISHER T., « Zu Tryphon », *Chiron*, 2, 1972, 201-213.
- FORTEA J. et BERNIER J., *Recintos y fortificaciones ibéricos en la Bética*. Mémorias del Seminario de Prehistoria y Arqueologia, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1970
- FREEMAN P.W.A., «The Province of Cilicia and its Origins», FREEMAN P.; KENNEDY D. (eds.), *The Defence of the Roman and Bysantine East*, BAR international Series, 287, Oxford, 1986, 266-267.
- GABBERT J., «Piracy in the Early Hellenistic Period: a Career open to Talents», *G&R*, 33, 1986, 156-163.
- GABRIELSEN V., « Piracy and the Slave Trade » ; ERSKINE A. (ed.), *A companion to the Hellenistic World*, Blackwell, Oxford, 2003, p.389-404.
- GABRIELSEN V., «Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean», *REA*, 103, 2001, 219-240.
- GARCIA y BELLIDO, A., « Bandas y guerillas en las luchas con Roma », *Hispania*, V, 1945, 547-604.
- GARLAN Y., «Signification historique de la piraterie grecque», *DHA*, 4, 1978, 1-16.
- GARLAN Y., «War, Piracy and Slavery in the Greek World», Finley M. (ed.), *Classical Slavery*, Londres, 1987, 7-21.
- GARLAN Y., *Guerre et économie en Grèce ancienne*, 1989.
- GARLAN Y., *War in the Ancient World*, Londres, 1975.
- GARNSEY P.; HOPKINS K.; WHITTAKER C.R., *Trade in the Ancient Economy*, The Hogarth Press, Londre, 1983.
- GAUTHIER Ph., *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques*, Nancy, 1972.
- GERNET L., *Recherches sur le développement de la pensée juridique en Grèce ancienne*, Paris, 1917.
- GIANFROTTA P.A., «Commerci e pirateria: prime testimonianze archeologiche sottomarine», *MEFRA*, 93, 1981, 227-242.
- GIRARDET K.M., «Imperium und Provinciae des Pompeius 82 bis 48 V. Chr.», *Chiron*, 31, 2001, 153-209.
- GÓMES BELLARD C., *Urna de Orejetas con incineracion infantil del Puig des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1995.
- GÓMEZ BELLARD C., « L'île d'Ibiza à l'époque des guerres puniques », DEVIJVER H.; LIPINSKI E. (eds.), *Punic wars : proceedings of the conference held in Antwerp from the 23th to the 26th of november 1988 in cooperation with the Department of History of the Universiteit Antwerpen (U.F.S.I.A.)*, Leuven : Peeters , 1989 , 85-97.
- GRAS M., « La piraterie tyrrhénienne en mer Egée : mythe ou réalité ? », *Mélanges offerts à J. Heurgon*, Rome, 1976, 331-370.

- GRÜNEWALD T., *Bandits in the Roman Empire myth and reality*, Routledge, Londres, New York, 1999.
- GUERRERO AYUSO V. M., « la cultura Talayótica, una sociedad de la edad del hierro en la periferia de la colonización fenicia », *complutum*, 13, 2002, 221-258.
- GUERRERO AYUSO V. M., « Majorque et les guerres puniques données archéologiques », DEVIJVER H.; LIPINSKI E. (eds.), *Punic wars : proceedings of the conference held in Antwerp from the 23th to the 26th of november 1988 in cooperation with the Department of History of the Universiteit Antwerpen (U.F.S.I.A.)*, Leuven : Peeters , 1989 , p. 99-114.
- GUERRERO AYUSO V. M., *La colonizacion punico-ebusitana de Mallorca*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1984, 39.
- GUERRERO AYUSO V. M.; MIRO J.; RAMON J., « L'épave de Binisafuller (Minorque) un bateau de commerce punique du IIIème siècle av. J.-C. », DEVIJVER H.; LIPINSKI E. (eds.), *Punic wars : proceedings of the conference held in Antwerp from the 23th to the 26th of november 1988 in cooperation with the Department of History of the Universiteit Antwerpen (U.F.S.I.A.)*, Leuven : Peeters , 1989 , p. 115-125.
- GUEZ J-P., «Pourquoi Théron n'est-il pas amoureux?», POUDERON B. (ed.), *Les personnages du roman grec*, actes du colloque de Tours, 18-20 Novembre 1999, De Broccard, Paris, 2001, 101-110.
- GUILHEMBERT J.-P., «Sur un jeu de mots de Sextus Pompée: domus et propagande politique lors d'un épisode des Guerres Civiles», *MEFRA*, 104, 1992, 787-816.
- GWYN MORGAN M., «Roman Conquest of the Balearic Isles», *California Studies in Classical Antiquity*, 1969, 2, 217-231.
- HACHUEL E.; MARI V., *El sanctuario de la illa plana (Ibiza)*, Ministère de laculture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1988.
- HARRIS R., « Pirates of the Mediterranean », *The New York Times*, 30 Septembre 2006, 1-4.
- HASSAL M., CRAWFORD M. et REYNOLDS J., « Rome and the Eastern Provinces at the End of the Second Century B.C., The so-called 'Piracy Law' and a new inscription from Cnidos », *JRS*, 64, 1974, 194-221.
- HOFF M. et TOWNSEND R. (eds.), *Rough Cilicia. New Historical and Archaeological Approaches. An International Symposium held at the University of Nebraska, October 2007*, Oxford, 2012.
- HOLLEAUX M., *Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques au III*^{ème} *siècle av. J.-C.*, Paris, 1921.
- HOPWOOD K., « Policing the Hinterland : Rough Cilicia and Isauria » ; MITCHELL S., *Armies and Frontiers in Roman and Byzantine Anatolia*, Proceedings of a colloquium held at University College, Swansea, in April 1981, BAR Internationnal Series, 156, Oxford, 1983, p.176-177.
- HORDEN P.; PURCELL N., *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000.
- HOUWINK TEN CATE P.H.J., *The Luwian Population Groups of Lycia and Cilicia Aspera during the Hellenistic Period*, Leiden, 1961.
- JACKSON A., «Sea-raiding in Archaic Greece with special attention to Samos», OLIVIER G. J.; BROCK R.; CORNELL T. J.; HODKINSON S. (eds.), The Sea in Antiquity, BAR International Series, 899, 2000, 133-149.

- JEAN E., «La Cilicie: pluralité et unité» ; JEAN E, DINÇOL A. M. et DURUGÖNÜL S., *La Cilicie: Espaces et Pouvoirs locaux (2e millénaire av. J.-C. - 4e siècle ap. J.-C.), Actes de la Table ronde internationale d'Istanbul 2-5 novembre 1999*, institut d'études anatoliennes George Dumézil, Istanbul, De Boccard, Paris, 2001, 2-12.
- JEAN E.; DINÇOL A. M.; DURUGÖNÜL S., *La Cilicie: Espaces et Pouvoirs locaux (2e millénaire av. J.-C. - 4e siècle ap. J.-C.), Actes de la Table ronde internationale d'Istanbul 2-5 novembre 1999*, institut d'études anatoliennes George Dumézil, Istanbul, De Boccard, Paris, 2001.
- JONES A. H. M., *The Cities of the Eastern Roman Provinces*, Oxford, 1937.
- KAPTAN E., « Kelenderis'de Demir Cevheri Metalurjisi », *Adalya*, 3, 1998, 221-228.
- KASPRZYK D., «Théron, pirate, conteur et narrateur dans le roman de Chariton, Chairéas et Callirhoé», POUDERON B. (ed.), *Les personnages du roman grec*, actes du colloque de Tours, 18-20 Novembre 1999, De Broccard, Paris, 2001, 149-164.
- KONRAD C.F., «A new chronology of the Sertorian War», *Athenaeum*, 83, 1995, 157-187.
- KREILER B., « Zur Verwaltung Kilikiens vom 102 bis 78 v. Chr. », *Gephyra*, 4, 2007, 117-126.
- LA PENNA A., «Il bandito e il re», *Maia*, 31, 1979, 191-193.
- LEVANTE E., «Le trésor de Nagidos» ; AMANDRY M., LE RIDER G. (eds.), *Trésor et circulation monétaire en Anatolie antique*, Paris, 7-11.
- LEVEAU Ph., «L'occupation du sol dans les montagnes méditerranéennes pendant l'antiquité : apport de l'archéologie des paysages à la connaissance historique» ; FABRE G. (ed.), *La montagne dans l'Antiquité*, Cahiers de l'Université de Pau, 23, Pau, 1990, 3-17.
- LIEBMANN-FRANKFORT T., «La *prouincia Cilicia* et son intégration dans l'empire romain», BIBAUW J. (ed.), *Hommages à Marcel Renard Vol. II*, Latomus, 102, Bruxelles, 1969, 447-467.
- LINDERSKI J., «The Surname of M. Antonius Creticus and the Cognomina ex victis gentibus», *ZPE*, 80, 1990, 65-102.
- LOWE B.J., «Sextus Pompeius and Spain: 46-44 BC», Powell A.; Welch K. (eds.), *Sextus Pompeius*, Londres, 2002, 65-102.
- MAES A., « L'habillement masculin à Carthage à l'époque des guerres puniques » ; DEVIJVER H. et LIPINSKI E. (eds), *Studia Phoenica X, Punic Wars*, Leuven, 1989, p. 15-24.
- MARASCO G., «Aspetti della pirateria cilicia nel I secolo a.C.», *GFF*, 10, 1987, 129-145.
- MARASCO G., «Roma e la pirateria cilicia», *RSI*, 99, 1987, 122-146.
- MAROTI E., « Diodotus Tryphon et la piraterie », *Acta Antiqua*, 19, 1962, p. 187-194.
- MAROTI E., « Diodotus Tryphon et la piraterie ». *Acta Antiqua*, 19, 1962, 187-194.
- MAROTI E., «A Recently Found Versified Oracle against Pirates», *AAHung*, 16, 1968, 233-238.
- MAROTI E., «Der Sklavenmarkt auf Delos und die Piraterie», *Helikon*, 9-10, 1969-70, 24-42.
- MAROTI E., «On the problem of M. Antonius Creticus' *Imperium Infinitum*», *AAHung*, 19, 1971, 259-272.

- MARQUARDT J., *Römische Staatsverwaltung*, Leipzig, 1881.
- MARX K., ENGELS F., *Le Capital*, 1894.
- MARX K., ENGELS F., *Le Manifeste du Parti communiste*, 1859.
- MASSON O., «Nommes de pirates chez Lucilius et Orose», *ZA*, 47, 1997, 135-137.
- MATTINGLY H.B., «M. Antonius, C. Verres, and the Sack of Delos by the Pirates», *Miscellanea di Studi Classici in onore di Eugenio Manni*, Rome, 1980, vol. IV, 1490-1515.
- MELE A., *Il commercio greco arcaico. Prexis ed emporie*, Naple, 1979.
- MERRIT B. D., et al., *The AthenianTribute Lists*, *vol. III*, Princeton, 1950.
- MEZQUIDA ORTI A., *La forma EB. 64/65 de la Ceramica Punico-Ebusitana*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 2002.
- MITCHELL S., « Geography, Politics and Imperialism in the Asian Customs Law », COTTIER M., CRAWFORD M. H., CROWTHER C. V., FERRARY J. L., LEVICK B. M. et SALOMES O. (eds.), *The Custom Law of Asia, Oxford*, 2008, 165-201.
- MITFORD T.B., «Roman Rough Cilicia», *ANRW II*, 7.2, 1980, 1230-1261.
- MOMOGLIANO A., *Sagesses Barbare : les limites de l'hellénisation*, F. Mespero, Paris, 1979.
- MONACO L., *Persecutio piratarum. Battaglie ambigue e svolte costituzionali nella Roma repubblicana*, Naples, 1996.
- MORET P., « *Mastia Tarsêion* et le problème Géographique du second traité entre Carthage et Rome », chapitre 3, mémoire d'HDR, Université Toulouse 2 – Le Mirail, 169-204.
- MORET P., « Tours de guet, maisons à tour et petits établissements fortifiés de l'Hispanie républicaine : L'apport des sources littéraires » ; MORET P. et CHAPA T. (eds.), *Torres, Atalayas y casas fortificadas, Explotacion y control del territorio en Hispania (S.III a. de C.- S. Id. de C.)*, Casa de Velazquez, Madrid, 2004,13-29.
- MORRISON J. S., *Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean 3000 BC - 500 AD*, Londres, 1980.
- MORTON J., *The Role of the Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leyde, 2001.
- MURAT A. et TÜNER ÖNEN N., « Pirates' Havens in Mediterranean : Korykos'es in Cilicia, Pamphylia, Lycia and Ionia », *Adalya* XIV, 2011, p. 189-206.
- MURAT A., « Piracy on the Southern Coast of Asia Minor and Mithridates Eupator », *Olba*, VIII, 2003, p. 195-212.
- NICOLET C., *Rome et la conquête du monde méditerranéen, tome 1, les structures de l'Italie romaine*, Nouvelle Clio, PUF, Paris, 1978.
- NICOLET C., *Rome et la conquête du monde méditerranéen, tome 2, Genèse d'un empire*, Nouvelle Clio, PUF, Paris, 1978.
- OKTAN M., « The Route Taken by the Cilicia to Provincial Statuts : When and Why ? » *Olba*, XIX, 2011, p. 267-285.
- OREN E.D. (ed.), *The Sea Peoples and their World*, Philadelphie, 2000. (Paris)
- ORMEROD H.A., «The Campaigns of Servilius Isauricus against the Pirates», JRS, 71, 1981, 1-9.
- ORMEROD H.A., *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, 1927.
- ORMEROD H.A.; Cary M., «Rome and the East», *CAH*, IX, Cambridge, 1932, 350-396.
- PAGES J., *Recherches sur la guerre navale dans l'antiquité*, Paris, 2000.

- PAGES J., *Recherches sur les thalassocraties antiques. L'exemple grec*, Paris, 2001.
- PEBARTHE CHR., « Fiscalité, empire athénien et écriture : retour sur les causes de la guerre du Péloponnèse », *ZPE*, 129, 2000, p. 47-76.
- PERINET CH., «La piraterie dans la Latinité», *Caesarodonum*, 2, 1968, 75-80.
- PETZOLD K. E., « Rom und Illyrien. Ein Beitrag zur römischen Aussenpolitik im 3. Jarhundert », *Historia*, 20, 1971, p. 199-223.
- POHL H., Die *Römische politik und die Piraterie im östlischen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. V. Chr.*, Walter de Gruyter, Berlin, New York, 1993.
- PRIETO ARCINIEGA A., "Un punto oscuro en la invasión romana de las Baleares. La piratería", *Habis*, 18-19, 1987-88, p. 271-275.
- PUIG MORAGON R. M.; DIES CUSI E.; GOMES BELLARD C., *Can Corda un asentamiento rural Punico-romano en el suroeste de Ibiza*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 2004.
- PULCI DORIA BREGLIA L., «I Legati di Pompeo durante la Guerra piratica», *Annali della Dacolta di Lettere e Filosofia dell'Università di Napoli*, 13, 1970-71, 47-66.
- PURCELL N., « Alla scoperta di una costa residenziale romana: il litus Laurentinum e l'archeologia dell'otium », LAURO M. G. (ed.), *Castelporziano* III, Rome, 1998, 11-32.
- RAMON J., *El Pozo Punico Del «Hort D'en XIM» (EIVISSA)*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 1994.
- RAMON J., *FE-13. Un taller Alfarero De Epoca Punica En ses Figueretes (Eivissa)*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 1997.
- RAMON J., *Las Anforas Punicas de Ibiza*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1991.
- RAMOS C. M., *El Vidrio Romano en El Museo Del Puig Des Molins*, Ministère de la culture, direction générale des archives des beaux arts, Madrid, 1989.
- RAUH N. K., « Was the Agora of the Italians an Établissement de sport ? », *Bulletin de correspondance hellénique*, 116, 1992, 292-293.
- RAUH N.K. et *alii*, «Pirates in the bay of Pamphylia : an Archaeological Inquiry», OLIVER G.J. et *alii* (eds.), *The Sea in Antiquity*, BAR Internation Series, 899, Oxford, 2000, 151-179.
- RAUH N.K., «Rome, Rhodes, and the Eastern Mediterranean Wine Trade, 166-88 B.C.», GABRIELSEN V. (ed.), *Hellenistic Rhodes: Politics, Culture, and Socitety*, Aarthus, Londres, 2000.
- RAUH N.K., «Who were the cilician Pirates?», SWENEY S. et alii (ed.), *Res Maritimae: The Cities on the Sea. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistoy to Late Antiquity*, Chicago, 1998, 263-283.
- RAUH N.K., *Merchants Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003.
- RAUH N.K.; WARNER K.S., «Possible Amphora Kihn Sites in W Rough Cilicia», *JRA*, 2000, 13, 319-330.
- REED C. M., *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge university press, Cambridge, 2003.
- RIAZA E. G., M. L. Sanchez Leon, *Roma Y La Municipalizacion de Las Baleares*, Université des îles Baléares, Palma, 2000.
- RIVAS ALAVAREZ-OSSORIO A., *Los Piratas Contra Roma, Estudio socioeconomico y cultural de la pirateria cilicia (143-36 a.C.)*, Graficas sol, Séville, 2008.

- ROBERT L., *Documents de l'Asie Mineure méridionale. Inscriptions, monnaies et géographie, Hautes études du monde gréco-romain 2*, Droz-Minard, Genève-Paris, 1966.
- ROBERT L., *Etudes Anatoliennes Recherches sur les inscriptions grecques de l'Asie Mineure*, Adolf M. Hakkert, Amsterdam, 1970.
- ROSENBAUM E. A., *Anamur Nekropolü, The Necropolis of Anemurium*, Türk Tarih Kurumu Basimevi, Ankara, 1967.
- ROSENBAUM E. A., GERHARD H. et ONURKAN S., *A survey of Coastal Cities in Western Cilicia, perliminary report*, Türk Tarih Kurumu Basimevi, Ankara, 1967.
- ROSTOVTSEFF M., Histoire économique et sociale du monde hellénistique, Tome 3, 1989.
- ROSTOVTZEFF M., *The social and Economic History of the Hellenistic World*, tome 2, Oxford, 1941.
- ROUGE J., « Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome » ; CHEVALIERS R. (ed.), *Mélanges d'archéologie et d'histoire offerts à A. Piganio*l, tome 3, Paris, 1966, 1467-1479.
- RUANO RUIZ E., *Las Cuentas de Vidrio Prerromanas del Museo Arqueologico de Ibiza Y Formentera*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 1996.
- SANDARS N. K., *The Sea Peoples*, Londres, 1978.
- SCHULZ H. D., Maass-Lindemann G., Prospecciones Geo-arqueologicas en las costas de Ibiza, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 1997.
- SESTIER J.-M., *La piraterie dans l'Antiquité*, A. Marescq aîné, Paris, 1880.
- SHAW B.D., «Bandits Highlands and Lowlands Peace: The Mountains of Isauria-Cilicia», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 33, 1990, 199-233 ; 237-240.
- SHAW B.D., «Bandits in the Roman Empire», *P&P*, 105, 1984, 3-52.
- SHERWIN-WHITE A.N., «Roman Involvment in Anatolia, 167-88 B.C.» *JRS*, 67, 1977, 63-75.
- SHERWIN-WHITE A.N., «Rome, Pamphylia and Cilicia, 133-70 B.C.», *JRS*, 66, 1976, 1-14.
- SHERWIN-WHITE A.N., *Roman Foreign Policy in the East*, Londres, 1984.
- SOKOLOWSKI F., « Sur l'oracle de Claros destiné à la ville de Syédra », *Bulletin de correspondance hellénique*, 92-2, 1968, 519-522.
- STARSBURGER H., « Posidonios on Problems of the Roman Empire », *Journal of Roman Studies*, 55, 1965, 40-53.
- STUART JONES H., «A Roman Law concerning Piracy», *JRS*, 16, 1926, 155-176.
- SUMMER G. V., «The Piracy Law from Delphi and the Law of the Cnidos Inscription», *GRBS*, 19, 1978, 211-225.
- TARRADELL M.; FONT dE TARRADEL M.; ROCA M.; FERNANDEZ J. H.; TARRADELL-FONT N.; ENSENAT C., *Necropolis Rurales Punicas en Ibiza*, Musée archéologique de Ibiza, Palma, 2000.
- TCHERNIA A, *Le vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, Bulletin de l'École Française de Rome, 261, 1986.
- THIEL J. H., *A history of Roman sea power before the second Punic war*, Amsterdam, 1954, p. 5-12.
- THOLLARD P. *Barbarie et Civillisation chez Strabon*, Paris, 1987.
- THOMPSON M., MORKHOLM O., KRAAY C. (eds.), *An Inventory of Greek Coin Hoards*, The American Numismatic Society, New York, 1973.

- TOWNSEND R. et ERDOGMUS E., « Rough Cilicia Archaeological Project: 2005 Season », *24. Arastirma Sonuçlari Toplantisi* (24th Annual Archaeological Survey Symposium). Ministère de la culture de Turquie, Ankara, 2007, 231–44.
- TOWNSEND R. F. et HOFF M. C., « Lamos in Rough Cilicia, an architectural survey » *Olba* XVII, 2009, 1-22.
- TRAMONTI S., «Dionisio, un pirata adriatico del I sec. A.C.», *Pallas*, 43, 1995, 123-134.
- TRAMONTI S., *Hostes communes omnium. La pirateria e la fine de la republica romana (145-33 a.C.)*, Ferrara, 1994.
- TUSA V., « Il giovane di Mozia », dans S. Moscati (éd.), *Fenici, Catalogue de l'exposition Palazzo Grassi*, Milan, 1988, 538-541.
- UĞURLU E., « Olympos and the Localisation of Zeniketes' Fortress », *Adalya*, X, 2007, p.81-103.
- VAN EFFENTERRE H., « Querelles crétoises », *REA*, 44, 1942, p. 31-51.
- VELISSAROPOULOS J., *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, Droz, 1980.
- WALLINGA H.T., «Naval installations in Cilicia Pedias: The Defence oh the *Parathalassia* in Achaimenid Times and after», *Anatolia Antiqua*, 1, 1991, 276-281.
- Walser G., « Die Ursachen des ersten römisch-illyrischen Krieges », *Historia*, 3, 1953, p. 308-318.
- WARD A.M., «Caesar and the Pirates», *ClPh*, 70, 1975, 267-268.
- WEBER M., *Capitalisme Moderne*, 1902.
- WEBER M., *Éthique protestante et l'Esprit du Capitalisme*, 1905.
- WHITTAKER C.R., *Land, City and Trade in the Roman Empire*, Variorum, Londre, 1993.
- WIEMAR H.U., *Krieg , Handel und Piraterie. Untersuchungen zur Geschichte des hellenistichen Rhodos*, Berlin, 2002.
- WILL E., *Histoire politique du monde hellénistique (323-30 av. J.-C.)*, Point, Seuil, Paris, 2003.
- Wilson A. J. N., *Emigration from Italy in the Republican Age of Rome*, 1966.
- WOLFF C., «Comment devient-on brigand?», *REA*, 101, 1999, 155-181.
- WOLFF C., *Les brigands en Orient sous le Haut-Empire romain*, Rome, 2003.
- YALICHEV S., *Mercenaries of the Ancient World*, Londres, 1997.
- YOUNG G. K., *Rome's Eastern Trade, international commerce and imperial policy 31 BC-AD 305*, Routledge, Londre, New York, 2001.
- ZOROGLU K. L., *Kelenderis I*, Adana, 1994.
- ZOROGLU K. L., ROSS Ç. A. et alii. «Kelenderis 2002 Yili Kazisi Raporu», *25. Kazı Sonuçları Toplantısı*, 2, 2004, p. 451-466.
- ZUCCA R., *Insulae Baliares*, Carocci, Rome, 1998, 289.

Table des figures

Figure 1 Importation du IIIème siècle av. J.-C. sur le site Ibérique d'Alorda Park, d'après J. Sanmarti et J. Santacana ____ *118*
Figure 3 Carte de la Cilicie Trachée au Ier siècle avant notre ère ____ *146*
Figure 5 : L'allée commerçante de la cité de Syédra ____ *152*
*Figure 6 Citadelle de Iotape*_____ ____ *156*
Figure 7 Vue du port de Iotape ____ *156*
*Figure 8 Tour de défense du port*____ ____ *156*
Figure 9 Plan de la citadelle de Iotape selon N. K. Rauh ____ *156*
*Figure 10 Vue de la citadelle d'Antiochae ad Cragum*____ *156*
*Figure 11 Arche naturelle protégeant l'entrée du port d'Antiochae ad Cragum*____ *159*
*Figure 12 Port d'Antiochae ad Cragum*____ ____ *159*
Figure 13 Nécropole d'Antiochae ad Cragum ____ *159*
*Figure 14 Donné céramique classique/hellénistique*____ *163*
Figure 15 Évidence archéologique d'époque Hellénistique trouvé par l'équipe Rough Cilicia Archaeological Survey Project entre 1996 et 1998 ____ *164*
*Figure 16 Cité d'Anemurion*____ *166*
Figure 17 Citadelle d'Anemurion ____ *166*
*Figure 18 Port d'Anemurion*____ *166*
*Figure 19 Navire exposé au musée d'Anamur*____ ____ *166*
*Figure 20 Intérieur du navire*____ ____ *167*
Figure 21 Dessin d'un navire à l'intérieur d'une tombe de la nécropole d'Anémourion ____ *167*
*Figure 22 Composition du trésor de Nagidos*____ *168*
Figure 24 Composition du trésor de Kélendéris ____ *170*
Figure 25 Composition du trésor de Bereket ____ *170*
*Figure 26 Presqu'île d'Ovacık Adacı où était situé la cité d'Aphrodisias*____ *171*
*Figure 27 Château médiéval de Corycus*____ ____ *174*
*Figure 28 Porte de la mer*____ *174*
*Figure 29 Château de Kız Kalesi*____ *174*
*Figure 30 Mosaïque des trois grâce de Narlıkuyu*____ *175*
Figure 38 Vue du Mausolée depuis Olba ____ *181*
*Figure 39 Tombeau mausolée*____ *181*
*Figure 40 Temple de Zeus Olbios*____ ____ *182*
*Figure 41 Chapiteau du temple*____ ____ *182*
*Figure 42 Tour de guet*____ ____ *182*
*Figure 43 Vue intérieure de la tour*____ *182*
Figure 44 L'arc de triomphe de Cléopâtre, Tarsus ____ *183*
Figure 45 Porte de la route romaine située à 10 km dans les montagnes au nord de Tarsus ____ *184*

Table des matières

Introduction générale **8**

Partie I : Cadrage général **14**

I) Les mots de la piraterie **15**

I-1) Étude lexicale des vocables grec et latin de la piraterie **16**

I-2) Le registre de la représentation : étude des connotations morales du vocabulaire **21**

I-2-1) La piraterie dans la Grèce archaïque : un agent d'échange (Vème siècle-IIIème siècle av.-J.C.) 21

I-2-2) Évolution des représentation de la piraterie avec l'arrivé de Rome en Méditerranée orientale (IIème siècle – 67 av. - J.C.) 24

1-2-3) Le *topos* de la piraterie utilisé comme instrument politique après la victoire de Pompée en 67 av. J.-C. 29

I-2-4) La piraterie antique dans un contexte romanesque 31

II) Cadrage historiographique **34**

II-1) Piraterie et Barbarie, une vision négative, née dans un contexte colonial, jusqu'à des avatars récents **35**

II-2) La recherche d'une internationale pirate **38**

II-3) La piraterie dans les cercles d'échange méditerranéens **42**

II-4) Un essai de comparaison avec la piraterie à l'époque moderne **46**

Conclusion **48**

Partie II : Les pirateries dans les échanges en Méditerranée ancienne **50**

Introduction **51**

I) Le navire **54**

II) Entre emporion et rade de voleurs : le cadre économique et les réglementations portuaires **60**

II.1) Les cadres de l'économie ancienne **61**

II.2) La problématique posée par la vente d'une marchandise volée **65**

III) Légitimer la piraterie **72**

III-1) Le droit de représailles **73**

III-2) Le droit de naufrage, le droit de saisie au mouillage **78**

IV) Réglementer la piraterie **87**

IV-1) Les traités d'asylie **88**

IV-2) Les *prostates*, la « police » des mers **91**

V) Le commerce des esclaves **97**

Conclusion **103**

Partie III : Étude des pirateries en Mer des Baléares et Cilicie **105**

I) La mer des Baléares **106**

I-1) Étude historiographique de la campagne romaine 107
I-2) Étude du paysage des Baléares 108
I-2-1) Les Pityusses 109
I-2-2) Les Gymnasiae 110
I-2-3) L'implantation de l'homme sur le territoire 112
I-3) Les structures de l'échange 113
I-3-1) La création de comptoirs phéniciens (VIIIème siècle av. J.-C.) 114
I-3-2) La période Carthaginoise (Vème – IIème siècle av. J.-C.) 115
I-3-2) Les routes de commerce 119
I-3-3) La transformation rapide des cadres hérités de la protohistoire (IIème – Ier siècle av. J.-C.) 120
I-4) la « piraterie » en mer des Baléares 121
I-4-1) L'insécurité maritime en mer des Baléares 121
I-4-2) La campagne romaine 124
I-4-3) La fin de la piraterie? 127

II) La Cilicie 130
II-1) Les sources antiques et le poids de l'historiographie 131
II-1-1) Les sources littéraires de la piraterie cilicienne 131
II-1-2) L'historiographie de la piraterie cilicienne 136
II-2) Cadre géographique 143
II-2-1) La Cilicie plane 144
II-2-2) La Cilicie rocheuse 146
II-2-3) L'implantation de l'homme sur le territoire 148
II-3) Sur les traces des pirates ciliciens 150
II-3-1) De Alanya à Anamur : la Cilicie Trachée occidentale 150
II-3-2) D'Anémourion à Aphrodisias : La Cilicie Trachée centrale 164
II-3-3) De Magarse à Issos : la Cilicie Trachée orientale et la Cilicie Plane 172
II-4) Qui étaient les pirates Ciliciens ? 185
II-4-1) La piraterie cilicienne imaginée : le poids de la représentation dans la création de la province romaine 185
II-4-2) La place de l'activité de prédation dans l'économie de la région cilicienne 196
II-4-3) Les pistes d'une piraterie opportuniste ? 199
Conclusion 201

Bibliographie 208

Table des figures 222

Table des matières 224

Résumé :

L'objectif de cette thèse est d'envisager la piraterie ancienne dans la longue durée, à la lumière des recherches menées par N. Purcell et P. Horden sur la Méditerranée antique. Elle s'appuie en premier lieu sur une étude des mots grecs et latins liés à la piraterie et de ses représentations dans les sources écrites anciennes. Ce travail est complété par une relecture de l'historiographie moderne qu'il est aussi nécessaire d'analyser dans son contexte historique afin d'écarter toutes les images afférant à notre notion. Alors qu'elle a été jusqu'à présent abordée dans un cadre événementiel, on entend mettre l'accent sur les structures du raid antique, en s'inscrivant dans le long terme. Ainsi, les pirates n'apparaissent plus seulement comme la face négative du commerce maritime, mais comme des agents d'échanges et de production de richesse. L'étude approfondie de deux régions de la Méditerranée (Cilicie, mer des Baléares) permet enfin de mettre en évidence les structures micro-locales et les dynamiques économiques, sociales, territoriales, géopolitiques qui ont permis et entretenu l'activité de prédation. Au terme de cette étude, nous proposons d'analyser la piraterie dans toute sa diversité grâce à une typologie nouvelle : le pirate imaginé, le pirate commerçant et le pirate opportuniste.

Mots-clé : Piraterie, raid, Méditerranée, commerce maritime, économie, étude micro-régionale : mer des Baléares, Cilicie.

Abstract :

The purpose of this doctoral work is to consider ancient piracy over a long period of time, in the new light of the research recently carried out by N. Purcell and P. Horden on the ancient Mediterranean. This dissertation begins with a study of the Greek and Latin words related to piracy, and of the representation of the latter in ancient written sources. This work is completed by a new reading of the modern historiography, which needs to be examined in the light of its own historical context in order to dismiss the images commonly related to the notion of piracy. While piracy has so far been studied from a factual angle, this dissertation aims at focusing on the structures of ancient raid through a long-term perspective. This shift in perspective enables to consider pirates not simply as a negative side of maritime trade, but more deeply as agents of trade and as agents in the production of wealth. Through the in-depth study of two regions of the Mediterranean (Cilicia and the Balearic Sea), I wish to highlight the micro-local structures and the economic, social, territorial and geopolitical trends that enabled and sustained piracy. By the end of this study I wish to analyze piracy in all its diversity thanks to a new classification: the imagined pirate, the trading pirate and the opportunistic pirate.

Keywords: Piracy, raid, Mediterranean, maritime trade, economics, micro-regional study: the Balearic Sea, Cilicia.