

LE COMMERCE COMME ÉLÉMENT DE CIVILISATION DANS LA GEOGRAPHIE DE STRABON

Juan de CHURRUCA

(*Université de Deusto - Bilbao*)

1. Introduction

Strabon (env. 64 avant J.-C. – env. 23 après J.-C.) né à Amasée (Asie Mineure) d'une famille aisée, fit ses études à Nysa (petite ville de Lydie), Alexandrie et Rome. Sa formation fut très ample mais non profonde, et il n'était pas un penseur original. Il voyagea en Asie Mineure, Grèce, Italie, Cyrène et Egypte, eut de bons contacts avec des personnalités de la vie publique, écrivit une Histoire en 39 livres aujourd'hui perdue, et une Géographie en 17 livres. Dans cette œuvre, dont le texte est assez bien conservé, il décrit tous les pays du monde connu (οἰκουμένη). Il était un grand admirateur de la culture grecque et de la civilisation romaine, et manifeste à plusieurs reprises qu'il avait le dessein d'écrire une œuvre utile à la formation de ceux qui devraient intervenir dans la vie publique romaine. L'information qu'il utilisa, était très riche et hétérogène¹. Tout cela fait qu'on ne peut pas parler de la pensée de Strabon, mais permet de considérer les idées exposées dans son œuvre comme un reflet de la mentalité de la classe dominante romaine aux commencements du Principat.

L'idéal politique économique, social et culturel qui apparaît constamment dans la Géographie, est la πόλις grecque continuée

¹ À défaut de la prochaine publication de l'édition de G. RADT (voir : G. RADT, *Eine neue Strabonausgabe*, in *Mnemosyne* 44 (1991) 305-326), j'emploie celles de AUJAC, LASSERRE et BALADIÉ (Paris 1969 [coll. Belles Lettres] encore incomplète) et H.L. JONES (London-Cambridge Mass. 1917-1932 [coll. Loeb]). Sur Strabon et son œuvre en général : E. HONIGMANN, *Strabon*, RE 4A/1 1931), 76-151; E.C.L. VAN DER VLIET, *Strabo over Landen Volker en Steden* (Assen-Amsterdam 1977) 4-118.

par les Romains. Le mode de vie idéal dénommé par lui εὖ ζῆν, καλῶς ζῆν (= vivre bien) suppose une bonne situation géographique, un climat acceptable, une richesse économique fondée surtout sur l'agriculture et le commerce, une bonne organisation sociale et politique, un certain degré de développement culturel, et comme élément humain fondamental le civisme appelé par lui ἀρετή (= vertu) et conçu comme capacité d'initiative, esprit de coopération et d'organisation². D'après Strabon, cet idéal est une réalité dans presque toutes les régions contrôlées par les Romains (17.3.24).

Par contre, dans les régions de la périphérie de l'οἰκουμένη, la plupart des habitants sont des barbares, dont le genre de vie est mauvais. Leur situation dérive en grande partie des facteurs naturels [éloignement par rapport au monde civilisé et isolement provenant de l'habitat (montagnes, forêts, climat, etc.)]. À ces circonstances défavorables s'ajoute généralement une qualité humaine mauvaise, conçue par Strabon comme brutalité (τὸ θηριώδες) et suffisance obstinée (αὐθάδεια). Beaucoup de ces peuples sont, d'après lui, enclins au brigandage. Bien que Strabon attribue une grande importance à ces facteurs négatifs, il n'est pas un déterministe : dans la Géographie il présente l'évolution de nombreux peuples autrefois barbares qui sont devenus civilisés³. Comme nous le verrons, l'esprit d'initiative des marchands, et le commerce en général, a joué un rôle très important dans cette évolution.

2. Le commerce comme facteur de progrès.

Dans la Géographie, l'activité des marchands est très souvent mentionnée même dans la périphérie de l'οἰκουμένη où les difficultés de communication étaient très grandes. Voici quelques

² Sur l'idéal de civilisation de Strabon: V.D.VLIET, *Strabo* [n.1] 151-170 ; *IDEM*, *L'ethnographie de Strabon*, dans : F. PRONTERA (ed.), *Strabone : Contributi allo studio della personalità e dell'opera* 1 (Perugia 1984) 42-59; 68-79.

³ Sur la conception de la barbarie et du brigandage : W. SPEYER, *Barbar*, in: *Jahrbuch für Antike und Christentum* 10 (1967) 263-265 ; Y.A. DAUGE, *Le barbare* (Bruxelles 1981=1985) 48-63 ; V.D.VLIET [n.2] 48-70 ; P. BRIANT, *Brigandage, dissidence et conquête en Asie achéménide et hellénistique*, in : *Dialogues d'Histoire Ancienne* 2 (Paris 1976) 164 ; 184-185 ; P. THOLLARD, *Barbarie et civilisation chez Strabon* (Paris 1987) 5-54.

exemples. Bien que Strabon considère que l'Inde est un pays très reculé, il rapporte que les marchands se rendent de l'Égypte en Inde par la voie du Nil et du Golfe Persique (15.1.4) ; que les Aorses, qui dominaient une grande partie des côtes de la Mer Caspienne, exportaient des chameaux et importaient des marchandises d'Inde et de Babylone par l'intermédiaire des Mèdes et des Arméniens (11.5.8), et que beaucoup de ces marchandises indiennes étaient transportées en grande partie par fleuve des côtes de la Mer Caspienne à celles de la Mer Noire (2.1.15 ; 11.7.3). L'île de Taprobane (Sri Lanka ou Ceylan) se trouve, d'après Strabon, à 20 journées de navigation du continent, et cette navigation est difficile (15.1.15 C 619a). Pourtant, Taprobane exporte vers les marchés d'Inde de l'ivoire, des carapaces de tortues et d'autres marchandises (4.1.14).

Il décrit dans son œuvre beaucoup d'itinéraires commerciaux très longs et parsemés d'obstacles, par exemple : Aquileia — Région danubienne (4.6.10 ; 5.1.8 ; 7.5.7), Jonie — Inde (14.2.29) ; Syrie — Babylone (16.1.27), Pays des Gerrhéens — Alexandrie, Inde ou Ethiopie (17.1.13), etc. Il signale parfois que les moyens, dont se servaient les marchands des régions périphériques, étaient très primitifs et imparfaits en comparaison de ceux employés par les Phéniciens, Grecs et Romains. Par exemple, les embarcations utilisées par les Vénètes, pour transporter les marchandises à travers la Manche (4.4.1), ou par les Indiens pour arriver à Taprobane (15.1.15) ; la traversée de la Mer Rouge qui se réalisait dans un endroit où la distance était d'environ 200 stades (environ 40 Km) au moyen des radeaux (σχεδία) ou des barques de cuir (δερματίνοι πλοῖοι) (16.4.4 ; 16.4.19), la traversée des déserts, où les marchands devaient autrefois voyager de nuit, se guidant d'après les étoiles et portant avec eux leur eau (17.1.45 ; 16.1.17).

Un autre apport très important du commerce au contact des peuples fut la création de colonies commerciales dans des lieux lointains et peu hospitaliers pour appuyer le transit maritime ou terrestre et pour établir des marchés. Voici quelques exemples : Petra, la ville la plus importante du pays des Nabatéens, située dans le désert, où on trouvait beaucoup d'immigrants étrangers se consacrant au commerce (16.4.21) ; la colonie commerciale de Tanaïs, qui malgré la rigueur du climat avait été établie par les

Greco du Bosphore à l'embouchure du fleuve du même nom (Tanais = Don) et était le marché des Grecs et des Nomades européens et asiatiques (11.2.2) ; le Golfe Emporique (κόλπος Ἐμπορικὸς = golfe Commercial) situé sur la côte du Maroc actuel et ainsi dénommé parce qu'il enfermait quelques établissements de marchands (ἐμπορικὰ κατωικία) phéniciens (17.3.2) ; les ports établis dans la Grande et dans la Petite Syrte, où l'audace des marchands avait affronté les dangers particuliers de la navigation pour échanger le vin des Carthaginois contre le *silphion* (une plante médicinale et aromatique) apporté souvent en contrebande de Cyrène (17.3.20)⁴. À propos de la dénomination Pont Euxin (Πόντος Ἐὐξεινος = Mer Hospitalière) Strabon rapporte l'explication d'Apollodore selon laquelle cette mer était appelée autrefois Pont Axine (Πόντος Ἄξεινος = Mer Inhospitalière) parce qu'elle était inaccessible à la navigation à cause de la violence des tempêtes et de la sauvagerie des peuples riverains, qui disparurent seulement quand les Joniens fondèrent des colonies sur la côte (7.3.6)⁵.

Une autre contribution très importante du commerce à la civilisation a été l'invention et la diffusion de la monnaie. Strabon raconte que les habitants de l'île d'Égine, à cause de la pauvreté de leurs terres, durent se consacrer au commerce maritime, que la ville devint ainsi un grand marché et que d'après Ephoros, ils furent les premiers à frapper de la monnaie au temps de Phidon (8.6.16)⁶. Or, dans la Géographie, apparaissent quelques peuples primitifs qui ne connaissaient pas encore la monnaie et qui étaient cependant en contact commercial avec les marchands d'autres peuples plus civilisés. Tel est le cas des quelques peuples montagnards du Nord de l'Ibérie (3.3.7) ; de certains peuples de Dalmatie (7.5.5) et

⁴ Sur le silphion : K. ZIEGLER, *Silphion*, KP 5, 197.

⁵ Apollodoros était un polygraphe solidement documenté du II^{ème} siècle avant J.-C., souvent cité par Strabon (H. DÖRRIE, *Apollodoros* 5, KP 1, 438-439).

⁶ Ephoros était un historien grec du IV^{ème} siècle avant J.-C. souvent cité par Strabon (H. GÄRTNER, *Ephoros*, KP 2, 299-300). Phidon fut un roi d'Argos du VIII^{ème} ou du VII^{ème} siècle avant J.-C., auquel furent attribuées quelques réformes économiques (K. KINZL, *Phidon* 1, KP 4, 725). La notice d'Homère (II 22, 857 : attribution aux Halizines de la Ωργῆroy γενTMulh) commentée par Str. 8.6.16, ne se rapporte pas à l'invention du monnayage, mais aux mines d'argent du pays des Halizones (peuple d'autre part inconnu) (P. MAZON, *Homère Illiade* 1 [Paris 1955] 64 n.2).

d'Inde (15.1.30), d'Arabie (16.4.18), etc. Ces peuples durent apprendre l'emploi de l'argent par le biais de peuples plus civilisés.

Strabon signale aussi l'importance du commerce en ce qui concerne le progrès des connaissances géographiques. Il mentionne souvent l'expédition atlantique du grand navigateur massaliote Pythéas, qui à la fin du IV^{ème} siècle avant J.-C. entreprit un voyage d'exploration et parcourut les côtes ibériques, celtiques, britanniques et de la Mer du Nord⁷. Il dit aussi que Gadeira (Cádiz), bien qu'elle soit située sur l'extrémité de la terre, est devenue une ville très importante et doit sa prospérité au courage de ses habitants dans la navigation. Il raconte qu'autrefois les Phéniciens de Gadeira étaient les seuls qui envoyaient des navires aux îles Cassitérides pour importer de l'étain, qu'ils gardaient la route secrète, mais que les Romains grâce à des tentatives répétées finirent par découvrir cette route et que Publius Cassius (gouverneur de l'*Hispania Ulterior* en 94-92 avant J.-C.) au terme d'une traversée donna les plus larges informations à tous ceux qui désiraient exploiter ce commerce (3.1.8 ; 3.2.1 ; 3.5.3 ; 3.5.11)⁸.

Le commerce a été, par conséquent, d'après Strabon un facteur fondamental du développement économique et de la prospérité des peuples et des villes. Il souligne souvent expressément cette idée. Par exemple : les Sabéens et les Gerrhéens de l'Arabie (16.4.19 ; 1.2.32) ; Gadeira (= Cádiz) (3.1.8 ; 3.2.1 ; 3.5.3) ; la Turdetanie (= Andalousie) (3.4.2) ; les Massaliotes (4.1.5) ; Alexandrie (17.1.3) ; Carthage (17.3.15) ; Rhodes (14.2.5 ; 14.2.10) ; Tyros (16.2.22-23) ; Sidon (16.2.24) ; Ephèse (14.1.14) ; Apamée dans la Propontide (12.8.15) ; Cycique dans la Propontide (12.8.11) ; Aquileia (5.1.8), etc.

D'après Strabon, le commerce n'est pas seulement un facteur de développement économique (et par conséquent de création des conditions qui rendent possible l'existence d'une culture supérieure) mais il a été aussi le motif de nombreux progrès des

⁷ Sur Pitheas : H.J. METTE, *Pytheas von Massalia* (Berlin 1952) ; F. GISINGER, *Pytheas*, RE 24, 314-366 ; C.H. ROSEMAN, *Pytheas of Massalia* (Chicago 1994).

⁸ Sur les Cassitérides : F.J. HAVERFIELD, *Kassiterides*, RE 10/2, 2228-2232 ; R. DION, *Le problème des Cassitérides*, in : *Latomus* 3 (1953) 307-311 ; M.Y. TRIESTER, *The Role of Metals in Ancient Greek History* (Leiden-New York 1996) 152-155 ; J.M. BLÁZQUEZ, *La Romanización* 2 (Madrid 1975) 159.

sciences théoriques et surtout de la technique et des œuvres publiques qui favorisent les communications et la prospérité. Il affirme que les Sidoniens sont devenus maîtres de l'astronomie et de l'arithmétique en partant de l'observation, des simples notions de calcul et de la pratique de la navigation nocturne, qui sont propres aux marchands et aux navigateurs (16.2.24 ; 17.1.13).

Sans prétendre aucunement apporter une liste complète, je vais mentionner, à la suite, quelques œuvres publiques réalisées pour favoriser le commerce et décrites avec admiration par Strabon : le phare d'Alexandrie construit pour la sécurité de la navigation (17.1.6) ; les écluses construites à l'entrée et à la sortie du lac Moeris (Karum) qui permettent la régulation du débit du Nil (17.1.37) ; le *nilometre* construit à Syene (Assuam) pour mesurer le niveau des crues du Nil et pouvoir annoncer les prévisions aux cultivateurs et aux gouverneurs qui réglaient les taxes (17.1.48)⁹ ; les puits, citernes et auberges disposés au long de certaines routes commerciales qui traversent les déserts (17.1.45 ; 16.1.27) ; les canaux construits et entretenus à grands frais pour éviter les débordements du Tigre et de l'Euphrate et favoriser ainsi la navigation commerciale (16.1.9) ; les travaux entrepris dans les grands ports (Éphèse, Corinthe, Smyrne, etc.) pour les rendre accessibles aux grands cargos (14.1.24 ; 14.1.37) ; les travaux des ingénieurs romains pour construire et améliorer les routes alpines (4.6.6) ; le δίολκος c'est-à-dire le système de transport terrestre, les embarcations légères et les marchandises à travers l'isthme de Corinthe (8.6.4 ; 8.6.20 ; 8.6.22 ; 1.3.11)¹⁰.

3. Commerce et politique.

Le commerce a toujours eu des rapports divers et importants (directs ou indirects) avec la politique. Ceux-ci apparaissent aussi assez souvent dans l'œuvre de Strabon. Il affirme comme principe général que la connaissance des pays qui ne peuvent pas causer de dommage ni de profit, manque d'intérêt pour les gouvernants (2.5.8). À l'inverse, on voit dans la Géographie que l'information sur la richesse d'un pays étranger parvenue aux grandes puissances

⁹ Sur le nilomètre : J. SEIDELMAYER, *Nil*, in : *Der Neue Pauly* (Stuttgart-Weimar 1996-) 8,943.

¹⁰ Sur le δ'ολκοq : BYVANCK, *Korinthos*, in: _RESuppl 4,994-995.

par la voie du commerce, a souvent été le motif (plus ou moins déguisé) de le soumettre. Pour interpréter avec justesse ces renseignements, il faut tenir compte de quelques idées politiques que l'on trouve dans la Géographie, comme l'acceptation de l'hégémonie des grandes puissances, le destin des peuples barbares à être soumis, la justification de la guerre pour prélever des impôts, etc. (6.4.1-2 ; 3.4.5 ; 10.3.4 ; 7.4.6).

Dans la minutieuse description des difficultés de la navigation du Tigre et de l'Euphrate, Strabon raconte qu'Alexandre en personne, remonta le fleuve sur une barque, afin d'inspecter l'état des canaux et de faire exécuter d'importants travaux d'amélioration. Il ajoute que d'après Aristobule Alexandre avait aussi un autre but : il songeait à la conquête de l'Arabie et avait déjà équipé une flotte et tracé le plan stratégique (16.1.11)¹¹.

Dans deux passages procédant probablement de la même source Strabon rapporte que les considérations politiques et économiques qui retinrent les Romains d'entreprendre la conquête de la Bretagne (auj. Grande-Bretagne) furent qu'ils pensaient d'une part qu'ils n'avaient rien à craindre des Bretons et d'autre part qu'ils n'obtiendraient pas de grands profits à les soumettre car les lourdes taxes que les Bretons payaient sans difficultés sur les marchandises importées et exportées, fournissaient des ressources supérieures au possible tribut qu'ils devraient payer en cas de soumission, déduites les dépenses militaires et administratives prévues (2.5.8 ; 4.5.3).

Particulièrement intéressant, à cet égard, est le rapport de Strabon sur la décision d'Auguste d'envoyer une expédition militaire en Arabie sous le commandement d'Aelius Gallus, ami de Strabon (16.4.22). L'information de celui-ci est, en l'occurrence, de première main. Il dit qu'Auguste, qui avait pris connaissance de la situation géographique de l'Arabie et de ses proverbiales richesses, et qui croyait pouvoir compter sur l'amitié des Nabatéens, envoya une expédition militaire commandée par Gallus pour sonder (διαπεράζειν) la région. Il espérait trouver chez les

¹¹ Aristobulos était un historien grec du IV^{ème} siècle avant J.-C. qui avait participé aux campagnes d'Alexandre, et après la mort de celui-ci écrivit une histoire très bien documentée, se caractérisant par son objectivité (G. WIRTH, *Aristobulos* 7, in : KP I, 563-564).

Arabes des amis riches, ou bien des ennemis faciles à dominer, et avait décidé de négocier une alliance (προσοικειοῦσθαι) avec eux ou bien de les soumettre par les armes (καταστρέφεισθαι). L'expédition minutieusement narrée par Strabon échoua à cause de sa mauvaise organisation et des pièges tendus par les Nabatéens (16.4.22-24)¹².

Un autre aspect des rapports entre le commerce et la politique est la répression du brigandage par le moyen d'expéditions militaires, dont le résultat fut parfois la soumission ou l'anéantissement de quelques peuplades barbares et l'occupation de leurs territoires, et en tout cas l'élimination des difficultés qu'ils causaient au commerce. À cet égard, il faut tenir compte de la double tendance qui a été très justement signalée dans la Géographie : d'une part l'attribution de la qualité de brigands à tous les peuples qui s'opposaient activement à leur soumission ; d'autre part la mise en relief de l'opposition entre le passé barbare de nombreux peuples et leur présent civilisé grâce à la domination romaine. Strabon signale souvent expressément que cette transformation a favorisé le commerce. La liste complète des cas mentionnés par Strabon serait trop longue. Je vais me borner à citer quelques cas significatifs :

- Les Nabatéens et les Sabéens qui faisaient autrefois de fréquentes incursions dans l'Arabie Heureuse, sont aujourd'hui soumis par les Romains et vivent dans la prospérité (16.4.21).

- Beaucoup de petits peuples des Alpes, pillards et pauvres, qui autrefois bloquaient les passages, ont été ou exterminés ou pleinement domptés, de sorte que les cols passant chez eux sont aujourd'hui praticables grâce aux travaux d'ingénierie et à la construction de routes (4.6.6).

- Les Salyens (Ligures) barraient aux Romains la route menant en Ibérie par la côte et exerçaient leur brigandage sur terre et sur mer. Les Romains, après 80 ans de guerre, obtinrent avec peine que le passage fût laissé sur une largeur de 12 stades (environ 4 Km) (4.6.3). Plus tard, Sextius anéantit les Salyens et expulsa aussi de

¹² Les Nabatéens peuplaient la région Nord-Ouest de l'Arabie (dont la capitale était Pétra) et contrôlaient le transport des marchandises entre l'Arabie et la Mésopotamie (A. DIETRICH, *Nabataioi*, in : KP 3, 1549-1550).

tout le littoral qui conduit de Massalia à Rome, tous les barbares que les Massaliotes n'avaient pas pu éloigner (4.1.15)¹³.

- Les Ethiopiens qui avaient réussi à s'emparer d'importantes villes égyptiennes, furent dérouterés par Pétrone, qui rétablit l'ordre et contraignit la reine éthiopienne Candace à solliciter l'amitié de Rome (17.1.54).

Dans une longue digression sur l'origine de l'autorité politique, Strabon affirme que chez les Grecs et les Barbares, existe la conviction que pour vivre en société, les hommes ont besoin de reconnaître une seule autorité ; qu'autrement il serait impossible que les individus agissent avec unité et concentrent efficacement leurs efforts en vue d'un but commun (16.2.38). Dans un autre passage, il critique le manque de cohésion des peuples grecs et leur orgueilleuse suffisance (*αὐθάδεια*), qui fut la cause de leur faiblesse politique (3.4.5). Par contre, il loue à plusieurs reprises la bonne administration grâce à laquelle — indépendamment du régime politique — le commerce est bien organisé et produit de grands revenus¹⁴:

De Rhodes, il dit qu'elle est une ville incomparable par la bonne qualité de ses lois (*εὐνομία*), son administration et de sa politique navale en vertu de laquelle elle put exercer pendant longtemps la domination des mers, combattre la piraterie, organiser des expéditions de sauvetage, promouvoir les techniques de construction navale, fonder de nombreuses colonies. Il signale que tout cela lui valut l'amitié des Romains et des rois amis des Romains et de Grèce (14.2.5 ; 14.2.10). Strabon qui avait mentionné expressément l'appui apporté par les Rhodiens aux Romains lors de la guerre contre Philippe (13.4.2), passe curieusement sous silence le conflit avec eux pendant la III^{ème} Guerre Macédonique (171-168 avant J.-C.) et la déchéance du pouvoir naval de Rhodes comme conséquence de la politique romaine.

En ce qui concerne les Romains, Strabon affirme dans l'épilogue de son œuvre que par leur force militaire et leur habilité

¹³ Sur les Ligures (Salyens) : G. RADKE, *Ligures*, in : KP 3, 648-649. La campagne de Sextius Calvinus contre les Ligures eut lieu en 124-122 avant J.-C. (H. DÖRRIE, *Sextius I,4*, in : KP 5, 155).

¹⁴ Voir : V.D.VLIET, *Ethn.* [n.2] 68-75.

politique (πολιτικῶς ἄρχειν) ils possèdent aujourd'hui tout ce que la terre habitée a de mieux et de plus connu, et qu'ils gagnent sans cesse du terrain sur les peuples barbares (17.3.24). Dans le deuxième livre, il avait déjà signalé en général que les Romains avaient annexé les territoires de peuples autrefois barbares, et avaient ainsi créé des liens qui n'existaient pas autrefois, avaient enseigné aux peuplades sauvages la vie en société et les avaient conduites à la prospérité (2.5.26)¹⁵. Il doit cependant avouer quelques exceptions comme la destruction de Corinthe par les Romains (8.6.23), et celle des Massaliotes qui avaient atteint autrefois un très haut degré de prospérité commerciale, avaient eu de bonnes relations avec les Romains, mais après la déroute de Pompée — dont ils avaient embrassé la cause — furent châtiés et perdirent la domination de la mer et leur esprit d'entreprise (4.1.5).

Le pays qui apparaît dans la Géographie comme le plus favorisé par la conquête romaine, est l'Égypte, que Strabon connaissait très bien parce qu'il avait séjourné à Alexandrie et avait remonté le Nil jusqu'à Syene (Assuam). Il écrit qu'Alexandrie est le plus grand entrepôt de toute la terre, bien placée pour le commerce maritime par l'excellente disposition de son port, et pour le commerce intérieur par la facilité avec laquelle lui arrivent les marchandises qui descendent le Nil (17.1.13). Il décrit l'état de désordre anarchique de la ville au temps des derniers Ptolémées, quand la prospérité d'autrefois avait presque complètement disparu, mais il ajoute que les Romains ont corrigé beaucoup de choses et ont établi une excellente administration ; que maintenant les relations commerciales avec l'Inde et la Troglodytique se sont développées¹⁶ ; que les plus précieuses marchandises viennent d'abord en Égypte et sont exportées de là dans d'autres pays, que l'Égypte en tire un double droit (d'importation et d'exportation),

¹⁵ Sur l'impérialisme romain : P.A. BRUNT, *Laus Imperii*, in : P.D.A. GARNSEY-C.R. WITTHAKER (eds), *Imperialism in the Ancient World* Cambridge 1978) 159-171; R. WERNNER, *Imperialismus und römische Ostpolitik*, in : ANRW1/1, 524-546 ; J. RICH, *Fear, Greed and Glory : the Causes of Roman War-making in the Middle Republic*, in : J.RICH-G.SHIPLEY (eds), *War and Society in the Roman World* (London-New York 1993) 38-68.

¹⁶ La Troglodytique était la région côtière orientale d'Égypte (F. LASSERRE, *Troglodytai*, in : KP 5,977.

et que ces droits sont très élevés à cause de la grande valeur des marchandises, dont Alexandrie a le monopole (17.1.13). Il signale que le bureau de péage sur les marchandises qui descendent et remontent le Nil se trouve à Schedie en amont d'Alexandrie (17.1.16) et mentionne, comme ont l'a déjà vu, beaucoup de travaux publics réalisés pour favoriser le commerce.

4. *La piraterie*

La piraterie, une des plus graves entraves au commerce dans l'Antiquité, est un sujet souvent traité par Strabon¹⁷. Il se fait l'écho de la tradition selon laquelle dans les temps anciens elle n'impliquait encore rien de honteux et était considérée comme une activité normale parallèle au commerce. Il affirme que d'après Eratosthène les ancêtres naviguaient avec intention de piraterie et de commerce et qu'après la guerre de Troie beaucoup — vaincus comme vainqueurs — durent par indigence se convertir à la piraterie (1.3.2). Ces deux renseignements, qui se trouvent dans le premier livre de la Géographie, sont de nature seulement historique et n'impliquent pas une justification de la piraterie qui tout au long de l'œuvre est considérée comme une activité criminelle très répandue, qui troublait gravement le développement du commerce maritime. Il esquisse la succession historique des lieux où la piraterie s'est développée : Mer Tyrrhénienne, Crète, Cilicie, etc. (10.4.9 ; 10.4.9 ; 5.4.4 ; 5.2.6 C ; 5.3.5 ; 6.8.20). Généralement, il attribue cette pratique aux mœurs sauvages de certaines régions côtières (par ex. Ilyrie [7.5.10]) ou à l'activité d'un petit nombre de scélérats, capables d'entraîner le reste de la population autrefois pacifique (par ex. Baléares [3.5.1]).

Il décrit les diverses façons d'exercer la piraterie, comme le simple dépouillement de ceux qui échouaient dans une côte dangereuse (par ex. au Nord-Ouest de la Mer Noire [7.6.1]), l'emploi de moyens très simples (par ex. les radeaux des Nabatéens au large des côtes de l'Arabie [16.4.18], les embarcations légères des habitants de la côte Nord-Est de la Mer Noire [11.2.12]), et

¹⁷ Sur la piraterie : H.R. ORMEROD, *Piracy in the Ancient World* (Liverpool 1924 = Baltimore 1997) ; E. ZIEBARTH, *Beiträge zur Geschichte des Seeraubes und Seehandelns in alten Griechenland* (Hamburg 1929) 3-43 ; P. DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman World* (Cambridge 1999).

même les roueries des Coryciens de la côte de Jonie, qui établissaient dans les ports des espions qui se mêlaient aux marchands récemment venus pour connaître la nature de leur cargaison et le lieu de destination, et pouvoir ainsi les piller plus facilement en pleine mer (14.1.32).

C'est seulement le cas de la piraterie cilicienne pendant les III^{ème}, II^{ème} et la première moitié du I^{er} siècle avant J.-C, qui est analysé attentivement par Strabon. Il considère que les facteurs qui contribuèrent à son développement furent très variés. D'une part, il y avait le milieu naturel de la Cilicie occidentale (Cilicie Âpre) avec de côtes abruptes, multiplicité de ports et d'abris, hautes montagnes tout près de la côte qui servaient d'observatoires et de forteresses, abondance de bois pour la construction navale. D'autre part, la situation politique était très peu favorable pour une répression efficace de la piraterie, car le pouvoir des Séleucides était de plus en plus faible, et les Rhodiens, les Egyptiens, les Cypriotes et les Romains, qui ne voulaient pas aider les Séleucides, se montrèrent passifs¹⁸. Il ajoute aussi des motifs économiques, comme la facilité pour les pirates de piller les régions de l'intérieur et de se procurer des esclaves, les énormes profits du commerce d'esclaves, l'accroissement de la demande dans l'économie du monde romain, les facilités pour les vendre dans les grands centres commerciaux (surtout à Delos¹⁹). Il signale enfin l'importance du facteur humain, car selon lui les Lyciens, dont les conditions étaient semblables à celles des Ciliciens, ne s'étaient pas laissés entraîner comme ceux-ci à la piraterie, et s'étaient toujours comporté d'une manière civilisée (4.3.2 ; 14.5.2 ; 14.5.6-7)²⁰. Il remarque aussi que parfois les mercenaires s'unissaient facilement aux pirates (10.4.10).

¹⁸ Sur la situation politique de la Cilicie avant l'intervention de Pompée : D. MAGIE, *Roman Rule in Asia Minor* (Princeton 1950=New York 1979) 278-301 ; 1156-1181 ; T.B. MITFORD, *Roman Rought Cilicia*, in : ANRW 2/7/2, 1234-1243.

¹⁹ Sur l'importance commerciale de Delos : E. MEYER, *Delos*, in : KP 1, 1444-1446 ; M. ROSTOFTZEFF, *The Social and Economic History of the Hellenistic World* (Oxford 1941) 778-799.

²⁰ La Lycie était située à l'Ouest de la Cilicie. Sur son développement historique : H. TREIDLER, *Lykia*, in : KP 3, 809-810.

D'après Strabon, il y avait des villes qui ne pratiquaient pas la piraterie directement, mais qui collaboraient avec les pirates ou bien pour la construction et réparation de navires dans leurs chantiers navals, ou bien en permettant aux pirates la libre vente aux enchères comme esclaves des hommes libres qu'ils avaient enlevés (11.2.12 [Nord-Est de la Mer Noire] ; 14.3.2 [Side²¹] ; 14.15.2 [Delos]). Strabon mentionne aussi d'autres formes plus ou moins indirectes de collaboration avec les pirates. Par exemple la non-intervention (déjà mentionnée) des rois d'Égypte et de Chypre, et de la ville de Rhodes qui ne voulaient pas aider les rois de Syrie affligés par les pirates de Cilicie (14.15.2) ; la connivence des Romains, qui au temps d'Alexandre le Grand, toléraient la collaboration des Antiates (déjà soumis à Rome) avec les pirates tyrrhéniens (5.3.5)²² ; la passivité des Romains pendant les III^{ème} et II^{ème} siècles avant J.-C, parce qu'occupés à lutter contre des ennemis plus proches, négligèrent la répression de la piraterie de la Méditerranée orientale qui ne nuisait pas trop gravement à leurs intérêts économiques (14.15.2), et pendant le I^{er} siècle avant J.-C n'agirent pas efficacement contre les pirates du Nord-Est de la Mer Noire (12.2.12).

En ce qui concerne la répression de la piraterie, il mentionne de nombreuses expéditions contre eux, par exemple dans l'Adriatique (7.5.6), dans les Baléares (3.5.1), dans la Mer Noire (11.2.12), dans la Mer Rouge (16.4.18), dans les zones maritimes contrôlées par les Rhodiens (14.2.5), etc. Quant à la piraterie cilicienne, il remarque qu'il serait injuste d'accuser les Romains de négligence, car pendant le III^{ème} siècle avant J.-C. ils durent lutter contre Carthage. Il signale qu'ils envoyèrent Scipion Aemilianus et d'autres après de lui en mission d'inspection et constatèrent que la cause était l'incapacité (κακία) des gouvernants hellénistiques qu'ils avaient établis dans la région et qu'il serait honteux de les déposer²³. Il ajoute que ce n'est que plus tard qu'ils considérèrent opportun de

²¹ Side était un port autrefois très florissant de Pamphlie près de la frontière de Cilicie (A.M. MANSEL, *Side*, in : KP 5, 171-174.

²² Antium était un port situé environ à 60 Km au Sud de Rome, soumis par les Romains en 338 avant J.-C. (G. RADKE, *Antium*, in : KP 1, 406. Alexandre succéda à son père en 336 avant J.-C.

²³ La mission de Scipion Aemilianus eut lieu en 141-139 avant J.-C. (M. DEISSMANN-MERTEN, *Scipio* 12, in : KP 5,50).

détruire par la force la puissance toujours croissante des pirates et envoyèrent d'abord l'expédition commandée par Servilius Isauricus et ensuite celle de Pompée, qui brûla 1300 embarcations, ruina leurs établissements et transporta ceux qui paraissaient dignes de pardon dans d'autres lieux, comme les villes Dyme et Soloi (alors dépeuplée) à laquelle il imposa le nom de Pompéiopolis (14.3.3 ; 14.5.7-8)²⁴.

5. *Le commerce comme cause de la dégradation éthique.*

Tous les renseignements de la Géographie que nous avons examinés jusqu'ici, montrent que Strabon estimait très forte, l'action civilisatrice du commerce. Or, dans quelques (très peu nombreux) passages isolés et surtout dans une longue digression contenue dans le 7^{ème} livre, apparaît une vision allant dans un sens tout à fait contraire et qu'il faut examiner. En effet, au commencement de sa description du pays danubien des Gètes, Strabon insère une ample digression sur la mention qu'Homère fait dans l'Iliade des Mysiens (Hom, II 13.3.6). Strabon suivant Posidonios, part du principe de l'identité initiale des Mysiens (habitants de la Mysie dans le Nord-Ouest de l'Asie Mineure) et des Moesiens (habitants de Moesia dans la région danubienne centrale) (7.3.2). Or, Homère disait que les Mysiens sont experts au combat corps à corps, nobles trayeurs de chevaux, indigents (ἄβιοι), et les plus justes des hommes (δικαιοτάτοι ἄνθρωποι). Strabon interprète le mot ἄβιος comme (personne) sans demeure fixe, privée des moyens d'existence essentiels, et à propos de la qualification des Mysiens par Homère comme les plus justes des hommes il signale qu'étant donné que les injustices surgissent surtout dans les relations d'affaires (περὶ τὰ συμβόλαια) et de l'attachement pour la richesse (χρημάτων ἐκτίμησις), il est logique que les hommes qui vivent de si peu de choses, soient

²⁴ Les campagnes de P.Servilius Vatia (Isauricus) dans Cilicie et Isaurie eurent lieu en 75-78 avant J.-C. (V. FADINGER, *Servilius* 35, in : KP 5, 144). Sur la campagne de Pompée contre les pirates ciliciens : M. GELZER, *Pompeius*² (Stuttgart 1959 = 1984) 65-74. Dyme était une ville au Nord-Ouest du Péloponnèse (E. MEYER, *Dyme*, in : KP 2, 187. Soloi était une ancienne colonie phénicienne dans la côte de la Cilicie, peuplée depuis le VIII^{ème} siècle avant J.-C. par les Rhodiens et dépeuplée par Tigranes d'Arménie en 84 avant J.-C. (E. OLSHAUSEN, *Soloi* 2, in : KP 5, 262.

appelés «les plus justes des hommes». Il justifie ensuite cette affirmation en ajoutant que les philosophes qui mettent en étroite relation la justice avec la tempérance (σωθροσύνη), ont donné priorité au principe de se suffire à soi même (τὸ ἄνταρκες) et à la frugalité. Il ajoute cependant que quelques philosophes ont exagéré ce principe et sont tombés dans le cynisme (7.3.4). Un peu plus loin, dans la description des Scythes, Strabon dit qu'ils ne connaissaient pas les affaires lucratives (ἀργυρισμός, θησαυρισμός) ni le commerce (καπελεία) à l'exception du troc ; qu'ils avaient tout en commun ; et que les mœurs des Grecs ont fait changer en pire le genre de vie de presque tous et ont introduit chez eux la vie facile, les plaisirs et une foule de pratiques perverses qui tendent à se procurer la richesse (κακοτεχνίαι εἰς πλεονεξίαν μυρία), et il ajoute que cette perversion a atteint les barbares en général (7.3.7). Il cite ensuite l'opinion de plusieurs écrivains grecs (Ephoros, Hésiode, Anacharsis, etc.) qui louaient la frugalité, la simplicité et la justice de nombreux peuples comme les Scythes, Triballes de la Thrace, Celtes des bords de l'Adriatique, Gètes (7.3.8 ; 7.3.9)²⁵. Dans le chapitre suivant Strabon reprend la même idée et représente les Scythes dits Nomades du Chersonèse (Crimée) comme frugaux et justes, tandis que les Scythes dits Agriculteurs de la même région, considérés autrefois comme plus pacifiques et policés, après leurs contacts avec le commerce, ne s'abstiennent pas de la piraterie ni d'autres activités lucratives injustes (7.4.6).

La source de ces passages est Posidonios (cité expressément dans le contexte) qui dans sa théorie pessimiste de l'origine et de l'évolution de la culture considérait que l'idéal éthique était la situation de l'époque primitive, la plus proche de la force du λόγος cosmique et se maintenait encore libre des déviations

²⁵ Anacharsis était un schyte hellénisé, idéalisé et inclus par la légende dans le groupe des Sept Sages (F. KIECHELE, *Anacharsis*, in : KP 1, 325). Sur ces idées de l'ethnographie hellénistique : K. TRÜDINGER, *Studien zur Geschichte der griechisch-römischen Ethnographie* (Leipzig-Basel 1918) 28-37 ; D. DIHLE, *Zur hellenistischen Ethnographie*, in : *Entretiens sur l'Antiquité Classique* [Fondation Hardt] 8 (Genève-Vandoeuvres 1961) 213-227 ; W. SPEYER, *Barbar*, in : *Jahrbuch für Antike und Christentum* 10 (1967) 252-259. Sur Strabon 7.3.2-10 : C. MARCACCINI, *Strabone e l'etnografia ellenistica*, in : *Strabone e l'Asia Minore* (Perugia 2000) 389-619.

(avarice, injustice, etc.) apparues avec le progrès matériel²⁶. Cette conception répandue depuis Hésiode (vers 700 avant J.-C.) dans quelques secteurs de la littérature grecque et latine, par ex. Virgile [70-19aC], dans quelques écoles philosophiques (surtout la Stoa Moyenne) et même dans quelques écrits juridiques (*ius naturale*), était purement théorique et son influence sur la vie pratique fut très limitée²⁷.

L'estimation positive de la qualité éthique de quelques peuples reculés, et la remarque de la dégénérescence des mœurs de quelques peuples à cause de leur contact avec le commerce et la richesse des peuples civilisés apparaissent aussi dans d'autres passages de la Géographie (les Sabéens [16.4.19]; Sybaris [6.1.13]; les Indiens [15.1.53]; les Crétois [16.4.16]; les Massagètes qui habitaient entre la Mer Caspienne et la Mer d'Aral [11.8.6]; les Perses [15.3.22]); les Grecs de Magna Graecia [6.1.8-13]; les Tarentins [6.3.4]) etc. Dans la Géographie de Strabon, ces deux idées (situation initiale de frugalité et justice d'une part, et déchéance morale comme suite au progrès économique de l'autre) sont seulement le reflet purement théorique des conceptions répandues dans la pensée hellénistique. Elles nuancent la vision générale optimiste de Strabon sur le commerce et le progrès sans la contredire.

²⁶ Le passage de Strabon est inclu dans les collections de fragments de Posidonios : L. EDELSTEIN – I.G. KIDD, *Poseidonios : The Fragments - The Commentar* (Cambridge 1972. 1988) 1/1,240-242 [frg. 277a], 2, 940-947 ; W. THEILER, *Poseidonios : die Fragmente* (Berlin-New York 1982) 1,61-62 [frg. 45] ; 2, 57. Sur la théorie de l'évolution de la culture d'après Posidonios : K. REINHARDT, *Poseidonios* (München 1921) 397-401 ; H. DÖRRIE, *Poseidonios*, in : KP 4, 1080-1082.

²⁷ Sur cette conception et sa diffusion : A. KURFESS, *Aetas aurea*, in : RAC 1, 144-148 ; F. SCHULZ, *Geschichte der römischen Rechtswissenschaft* (Weimar 1961) 84-87 ; 159-162.