

Sans que cela ait toujours été clairement souligné, cette révision de l'intensité des trafics crétois implique *de facto* une remise en cause de notre conception de la "piraterie" crétoise. On a fréquemment opposé celle-ci au commerce "traditionnel", considérant les deux phénomènes comme "antithétiques" et incompatibles<sup>8</sup>. Sans doute faudrait-il nuancer ce point de vue. P. Perlman<sup>9</sup> a tout récemment, et fort à propos, proposé de rechercher dans l'emphase placée sur le rôle de la piraterie crétoise dans le déclenchement des hostilités connues sous le nom de "Guerres Crétoises" de 205 et 155 av. J.-C. une origine que l'on qualifierait de "propagandiste" ou d'"historiographique". La tradition d'isolement associée à la Crète y serait pour beaucoup; la piraterie constituerait, en partie bien sûr, une sorte de *topos*, de leitmotiv qui n'aurait que peu à voir avec les véritables motivations du conflit entre cités crétoises et puissance rhodienne<sup>10</sup>. La démonstration est fondée, mais si l'on partage largement la conception du dynamisme des échanges crétois que défend l'auteur et sa lecture des intérêts rhodiens dans l'île à l'époque hellénistique<sup>11</sup>, le rôle et la nature de la piraterie crétoise n'en restent pas moins obscures dans ces circonstances, une fois admis le principe selon lequel notre documentation ne peut être le produit de la *seule* réputation, quasi-mythique, de nos Crétois. L'interprétation, par ailleurs, conduit à isoler un peu trop fortement cette piraterie de la politique des cités crétoises, ce qui n'apparaît pas toujours aussi évident dans les sources qui sont à notre disposition (cf. *infra*). La question demeure donc entière: comment concilier la présence de pirates au large des côtes crétoises avec un relatif dynamisme des échanges touchant l'île même? C'est ce paradoxe apparent que je souhaiterais réexaminer ici, en revenant un instant sur les circonstances de la conquête romaine et en tentant de mettre en évidence certains de ses enjeux.

Reprenons tout d'abord l'examen du dossier littéraire. Force est de constater d'emblée que, lors de l'ambassade crétoise à Rome en 70 ou 69 av. J.-C., les chefs pirates Lasthénès et Panarès sont d'une certaine manière (en tout cas aux yeux des Romains) associés aux cités de l'île. En effet, au moment où le lobbying des ambassadeurs crétois auprès des sénateurs romains

and peaceful coastal communication routes"; P. PERLMAN, *Kretes ai leistai? The marginalization of Crete in Greek thought and the role of piracy in the outbreak of the First Cretan War*, in V. GABRIELSEN, P. BILDE, TR. ENGBERG-PEDERSEN, L. HANNSTAD J. ZAHLE (éd.), *Hellenistic Rhodes: Politics, Culture and Society. Studies in Hellenistic Civilization IX*, Aarhus 1999, sp. p. 146-151 ("Cretan maritime interests were by no means limited to piracy" [p. 134]); D. VIVIERS, *Economy and territorial dynamics in Crete from the Archaic to the Hellenistic Period*, in CHANIOTIS 1999, p. 221-233; F. GUZZA, *Hierapytna. Storia di una polis cretese dalla fondazione alla conquista romana*, Atti della Accademia Nazionale dei Lincei 398, Memorie IX, XIII, 3, Roma 2001, p. 350-356.

<sup>8</sup> Cf. BRULE, *op. cit.* (n. 6), e.a. p. 30 ("Entre la Crète et Rhodes, îles voisines dont les activités économiques étaient à ce point antithétiques, il est logique de penser à des conflits"). L'analyse de PH. DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge 1999, sp. p. 56-69 est plus nuancée (ex. "Piracy itself could be considered as a form of trade" [p. 56]), mêlant les activités de piraterie à l'ensemble des

activités économiques des cités (cf. "It is in any case highly unlikely that the piratical revenues of any city would be easily distinguishable from more legitimate ones" [p. 59]) mais concluant à leur impact très modéré sur le niveau général de prospérité de ces *poleis* (cf. "My own general impression for the Hellenistic Mediterranean is that the profits of piracy are unlikely to have accounted for any dramatic changes in local prosperity over an extended period of time" [p. 59-60]).

<sup>9</sup> PERLMAN, *op. cit.* (n. 7), p. 132-161.

<sup>10</sup> On consultera aussi sur ces conflits : H.-ULR. WIEMER, *Krieg, Handel und Piraterie. Untersuchungen zur Geschichte des hellenistischen Rhodos. Klio, Beihefte 6*, Berlin, 2002, p. 143-176; 341-351, qui minimise cependant l'aspect économique pour défendre une interprétation purement hégémonique, au sens politique et militaire du terme.

<sup>11</sup> Cf., parallèlement et de manière concomitante, VIVIERS, *op. cit.* (n. 7). *Contra* WIEMER, *op. cit.* (n. préc.), p. 174-175 n.1.

allait sans doute leur valoir la signature d'un décret de *philia* et de *symmachia*<sup>12</sup>, ce sont assurément des luttes politiques internes au Sénat romain qui provoquent l'ultimatum inacceptable qui consiste à réclamer aux cités crétoises la totalité de leur flotte, 300 otages, 4000 talents - somme importante, faut-il le souligner ? - et la livraison des chefs Lasthénès et Panarès<sup>13</sup>. En clair, il s'agit du démantèlement de la "piraterie" crétoise. Son intégration aux cités se retrouve d'ailleurs dans la suite des récits de la conquête. Lasthénès est knossien<sup>14</sup>, Panarès vraisemblablement kydoniate<sup>15</sup> et l'on pourrait ajouter Aristion, qui vient sans doute d'Hiérapytna<sup>16</sup>. Il est probable, conformément au récit de Diodore<sup>17</sup>, qu'il y ait eu une certaine "entente" entre les cités crétoises - à tout le moins certaines d'entre elles - et ces fameux "pirates". Le traité de *philia* et de *symmachia* proposé aux Romains par les Crétois s'inscrit en fait dans une série de traités similaires conclus avec d'autres cités ou souverains hellénistiques<sup>18</sup>. Il devait garantir aux navires romains une protection efficace. Cette ambassade crétoise, dans son principe comme dans ses effets, semble donc renforcer la suspicion de collusion entre la "piraterie" crétoise et le pouvoir politique des cités.

Tout semblerait alors nous convaincre de l'importance, voire du rôle primordial, de cette "piraterie" dans la décision prise par Rome de conquérir l'île. Cette interprétation débouche cependant, comme je l'ai souligné dès l'introduction, sur un paradoxe apparent : comment concilier en effet l'existence d'une piraterie à ce point gênante avec un dynamisme réel des trafics touchant l'île<sup>19</sup> ? Si l'on veut résoudre ce paradoxe, il faut sans aucun doute supposer que les proies choisies par ces "pirates" faisaient l'objet d'une sélection toute particulière, comme ce fut très souvent le cas dans l'histoire de la piraterie. Il est très vraisemblable que les pirates crétois s'en prenaient essentiellement aux navires qui *ne* faisaient *pas* route vers un port de l'île pour y échanger des marchandises ou y faire plus largement escale. La "piraterie" crétoise a probablement gêné les trafics *extérieurs* à l'île bien plus que ceux qui avaient la Crète pour objet, principal ou secondaire. Cette hypothèse permettrait de lever le paradoxe en expliquant que cette situation profitait tout autant aux cités crétoises qu'aux chefs pirates, dans la mesure où ces derniers contraignaient, d'une certaine manière, les vaisseaux à fréquenter les ports de l'île et, partant, à payer des taxes.

Les Crétois proposaient donc aux Romains la *philia*, la *symmachia*, mais constatons qu'ils ne leur concédaient pas l'atélie. Une navigation libre certes, mais, en cas d'escale obligatoire, une navigation coûteuse !

Or, on a insisté - notamment dans le cas du port de Tholos, en Crète orientale<sup>20</sup> - sur l'importance des opportunités de transbordement des cargaisons (de blé en l'occurrence)

<sup>12</sup> Diodore XL 1, 2.

<sup>13</sup> Diodore XL 1, 3; Dion Cassius XXX-XXXV 111; Appien, *Sic.* VI 1-2.

<sup>14</sup> Appien, *Sic.* VI 2.

<sup>15</sup> Appien *Sic.* VI 2 : le texte n'est pas explicite, mais on peut supposer que Panarès n'aurait pas cédé Kydonia (παρόδωκεν), s'il n'avait eu aucun lien avec cette cité.

<sup>16</sup> Dion Cassius XXXVI 19, 1.

<sup>17</sup> Diodore XL 1, 3 : (sc. οἱ Κρηῖτες) κοινωνοῦσι τῇ ληστείᾳ τοῖς πειραταῖς.

<sup>18</sup> Cf. S. KREUTER, *Außenbeziehungen kretischer Gemeinden zu den hellenistischen Staaten im 3. und 2. Jh. v. Chr.*, Munich, 1992.

<sup>19</sup> Trafics auxquels les Romains semblent d'ailleurs s'intéresser dès le II<sup>e</sup> s. av. J.-C. cf. e.a. BOWSKY 2001, p. 35-38.

<sup>20</sup> HAGGIS 1996, p. 183-209.

d'une côte à l'autre. Ces transbordements, commodes et sans doute parfois salutaires, coûtaient cher dans la mesure où la cité qui s'en chargeait pouvait à la fois percevoir des taxes à l'importation *et* à l'exportation pour le même produit. Si l'on dresse ainsi la liste des cités qui furent prises d'assaut par Q. Caecilius Metellus en 68-67<sup>21</sup>, on notera que parmi elles figurent Hiérapytna, dont le territoire s'étendait d'une côte à l'autre à cette époque, ou encore Lappa (à laquelle on associera peut-être Éleutherna) qui a également pu tirer parti de sa position géographique. Et l'on pourrait également ranger dans cette catégorie la cité de Lyttos qui a pu se charger elle aussi du transfert de certaines cargaisons, d'une côte à l'autre<sup>22</sup>. L'importance des transbordements de cargaisons me semble d'ailleurs éclairer d'un jour nouveau une source, de peu postérieure à cette époque, sur laquelle je souhaiterais m'arrêter un instant.

Il s'agit du fameux récit du voyage de saint Paul le long de la côte méridionale de la Crète<sup>23</sup>. Le témoignage direct livré ici par Luc à propos de cette navigation difficile est bien connu et souvent cité. Le voyage se déroule vers la fin de l'année 60 ap. J.-C. Paul, à la suite de son arrestation à Jérusalem, est déféré à la justice de l'empereur à Rome même. Le voyage se déroule sans encombre jusqu'en Lycie où Paul embarque sur un bateau qui assure clairement le transport de blé entre Alexandrie et l'Italie<sup>24</sup>, ce qui n'est pas sans intérêt. Or, ce navire, soumis à des vents contraires, suit une route qui double la Crète par le Sud. La première escale est ainsi celle de Kaloi Limenes, près de Lasaia<sup>25</sup>. Mais la saison est déjà relativement avancée et il convient manifestement d'hiverner dans ce secteur. Le pilote ne souhaite toutefois pas hiverner à Kaloi Limenes, dont le port n'est guère commode, et prend la décision de faire voile sur Phoinix pour y attendre la bonne saison<sup>26</sup>.

Ce passage a fait l'objet de divers commentaires, dont ceux de L. Casson<sup>27</sup>. C'est un autre élément de ce témoignage sur lequel je souhaiterais attirer l'attention. Pourquoi choisir le port de Phoinix ? Strabon<sup>28</sup> rattache explicitement ce port de la côte méridionale, à l'ouest de Gortyne, à la cité de Lappa dont il constitue le débouché sur la mer de Libye. Cette même cité bénéficiait d'un autre port sur la côte septentrionale, ce qui lui conférait un rôle de première importance dans le transfert des marchandises. On peut ainsi se demander si la raison majeure de la volonté, non seulement du pilote du navire qui devait emmener Paul à Rome, mais également de son patron, comme le précise clairement Luc, ne devrait pas être recherchée dans la nécessité d'écouler la cargaison de blé avant l'hiver, soit en la vendant dans un endroit particulièrement ouvert aux échanges, soit en la faisant transiter par terre vers la côte Nord, où une navigation plus régulière avait toutes chances de lui offrir une possibilité de chargement. Ce témoignage n'en trouverait que plus de cohérence et viendrait illustrer une situation qui n'avait probablement rien d'exceptionnel. Ce dont témoignent très vraisemblablement les

<sup>21</sup> Éleutherna (Dion Cassius XXXVI 18, 2; Florus III 7, 5); Hiérapytna (Dion Cassius XXXVI 19, 1); Knossos (Tite-Live *Per.* 99; Appien *Sic.* VI 2; Florus III 7, 5); Kydonia (Tite-Live *Per.* 98-99; Appien *Sic.* VI 2; Florus III 7, 5); Lappa (Dion Cassius XXXVI 18, 2) et Lyttos (Tite-Live *Per.* 99).

<sup>22</sup> Cf. D. VIVIERS, *La cité de Dattalla et l'expansion territoriale de Lyttos en Crète centrale*, BCH 118, 1994, p. 252-259.

<sup>23</sup> Actes 27, 7-16.

<sup>24</sup> Actes 27, 6 et 38.

<sup>25</sup> Actes 27, 8.

<sup>26</sup> Actes 27, 12.

<sup>27</sup> L. CASSON, *The Isis and her Voyage*, TAP 481, 1950, p. 43-56; ID., *Travel in the Ancient World*, Londres 1974, p. 153, 157, 159; ID., *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton 1991<sup>2</sup>, p. 73.

<sup>28</sup> Strabon X 4, 3 (p. 475C).

vestiges de Tholos, sur l'isthme oriental, se verrait ainsi confirmé par la tradition littéraire, pour l'isthme occidental. On pourrait aussi en déduire que la petite cité de Lappa, comme celle d'Hierapytna, en contrôlant à elle seule l'ensemble du transbordement d'une rive à l'autre de l'île, offrait un "passage" moins coûteux que le "couloir commercial" gortyno-knossien, sans doute plus organisé, mais aussi plus dépendant d'intermédiaires commerciaux. On expliquerait de la sorte la décision, quelque peu téméraire, du patron du navire sur lequel voyageait saint Paul de s'éloigner du territoire gortynien pour tenter de rallier Phoinix.

L'évocation des autres cités qui résistèrent au pouvoir romain n'est pas non plus sans intérêt. Kydonia, tout d'abord, servait probablement de port d'escale aux navires qui venaient de l'Ouest, et cela d'autant plus que la cité semble avoir bénéficié d'un territoire s'étendant au moins jusqu'à la péninsule du Diktyннаion au moment de la conquête<sup>29</sup>. Knossos enfin, - et partiellement aussi Lyttos par l'intermédiaire de Chersonèsos - constituait, depuis bien longtemps, un point d'aboutissement ou une escale des trafics en provenance des Cyclades et du reste du monde égéen.

Autrement dit, la facture risquait d'être élevée pour un navire qui ne souhaitait pas commercer avec les cités de l'île mais qui, empruntant la voie septentrionale, était contraint à faire escale (soit par les conditions atmosphériques, soit par l'intervention des "pirates" crétois) dans l'une des cités évoquées à l'instant. Le démantèlement de la piraterie crétoise aurait permis aux navires qui le souhaitaient de poursuivre tranquillement leur course, sans se voir rançonnés, mais l'accord conclu ne les dispensait pas pour autant de payer les taxes afférentes aux escales, prévues ou contraintes. On peut supposer dès lors que le refus d'une partie du Sénat romain s'explique par l'envie de réduire au maximum non seulement les risques, mais également les coûts des trafics maritimes dans cette zone. Paula Perlman<sup>30</sup>, en liant, comme nous l'avons vu, la Première Guerre crétoise à des enjeux exactement similaires, quoique touchant plus spécifiquement les trafics rhodiens, s'inscrit dans cette même ligne d'interprétation. Dans ce cas aussi, la "piraterie" était incriminée et semble avoir poussé Rhodes à intervenir en Crète à la fin du III<sup>e</sup> s. et au II<sup>e</sup> s. Il est probable que le même contexte politico-économique ait convaincu une partie des milieux d'affaires romains d'exiger la soumission de la Crète afin non pas tant d'assurer l'annone que d'en réduire les coûts (ou, selon les angles d'approche, d'en préserver les profits)<sup>31</sup>.

Pour toutes ces cités, l'ordre romain signifiait dès lors la perte d'importantes sources de revenus (sous la forme de taxes portuaires et d'échanges) et l'on comprend que, moyennant un sauf-conduit en faveur des vaisseaux romains, ils aient souhaité maintenir jusqu'au bout leur insertion dans ce réseau lucratif. C'est d'ailleurs probablement en ces termes que L. Octavius, le légat de Pompée, réussit à conclure des accords avec les villes en question. Le problème ne devait sans doute pas être tant la piraterie que les conditions d'une relative indépendance de perception des taxes.

<sup>29</sup> *IC* II, p. 129; GONTICAS 1988, p. 296.

<sup>30</sup> PERLMAN, *loc. cit.* (n. 9).

<sup>31</sup> Il faut bien sûr éviter de donner à l'intervention romaine en Crète une seule et unique raison. Si l'aspect

économique m'apparaît essentiel, il ne faudrait pas pour autant nier les motivations militaires ou politiques cf. e.a. ALCOCK 1993, p. 141-143.

L'organisation même de la conquête - pour autant que l'on puisse en préciser l'évolution - nous conduit aux mêmes constatations.

C'est Q. Caecilius Metellus qui fut chargé de l'organisation de la province, de la *lex provincialis*, et l'on peut supposer que toutes les cités ont revêtu le statut de cités pérégrines stipendiaires. Nous ignorons si le *Koinon* est maintenu. Nous ignorons aussi le siège de la capitale de la province. Si l'on se reporte à la situation immédiatement postérieure, il n'est pas impossible que Knossos ait été choisie. Kydonia, en tout cas, perd sa position dominante dans l'Ouest crétois au profit de Polyrrhénia<sup>32</sup>.

Mais les événements des Ides de Mars vont quelque peu modifier la situation, à peine celle-ci instituée. En 43, Brutus reçoit la province de Crète, mais la crise politique débouche sur l'institution d'un Crétarque, dont le siège est à Knossos et dont l'autorité porte sur l'ensemble de l'île, à l'exception des cités qu'Antoine a probablement placées sous l'égide de Cléopâtre<sup>33</sup>. Nous ignorons l'étendue exacte du protectorat lagide entre 42 et 31, mais l'on peut aisément supposer qu'il reprend au moins la cité d'Itanos et très vraisemblablement la Crète orientale et méridionale sur laquelle les prédécesseurs de Cléopâtre avaient déjà des vues. À nouveau, il ne s'agit pas là seulement d'une tradition politique, mais plus fondamentalement de réseaux économiques qui relient l'Égypte et la côte septentrionale de l'Afrique à la Crète. Dans ce cadre, on comprend l'opposition des cités de Kydonia et de Lappa à l'ordre nouveau instauré par Marc-Antoine<sup>34</sup>. Les trafics sont en effet recentrés sur le couloir Gortyne-Knossos, sur la Crète orientale et, probablement sur la région de Polyrrhénia-Kissamos.

La réorganisation qu'Octave fera subir à la Crète au lendemain d'Actium reflète à son tour les principaux axes d'échanges qui traversent l'île. Lappa et Kydonia sont déclarées cités libres, en raison de leur résistance à Marc-Antoine - soulignent nos sources<sup>35</sup> -, mais en fait probablement parce que l'organisation des trafics crétois les isolent, en réduisant de la sorte leurs rentrées fiscales. Leur nouveau statut, en dehors d'une interprétation "revencharde", pourrait également signifier un allègement des charges fiscales, imposées par Rome, à des cités moins favorisées par la réorganisation de l'île. La capitale est installée à Gortyne et l'île est associée à la Cyrénaïque<sup>36</sup>, traduction administrative de l'importance des échanges entre les deux rives de la mer de Libye. Knossos, enfin, est déclarée colonie romaine et ses terres sont en partie confiées aux gens de Capoue, dont on a souvent souligné la place dans les trafics gortyno-knossiens<sup>37</sup>. La Crète orientale continue à assurer son rôle de relais sur la route du blé égyptien, ménageant des possibilités de transbordement à travers l'isthme de Hiérapétria. Quant à Knossos et Gortyne, elles constituent des ports que l'on pourrait qualifier de destination,

<sup>32</sup> Cf. Strabon X 4, 13 (p. 479C).

<sup>33</sup> Cf. A.-M. ROUANET-LIESENHEIT, *Le crétarque Kydas*, in *Aux origines de l'hellénisme. La Crète et la Grèce*, Paris, 1984, p. 343-352.

<sup>34</sup> Ces deux cités prennent en effet le parti d'Octave cf. Dion Cassius LI 2, 3.

<sup>35</sup> Dion Cassius LI 2, 3.

<sup>36</sup> Sans doute pour la première fois, cf. A. PIATOWSKI, *La Crète sous l'empire romain jusqu'à l'époque de Néron*, IV<sup>e</sup> Congrès international d'études crétoises, 1976, p. 416. Sur la réorganisation de la province de Crète-Cyrénaïque, voir e.a. HARRISON 1988, p. 144-148.

<sup>37</sup> Cf. K. RIGSBY, *Knossos and Capua*, *TAP* 1106 (1976), p. 313-330; M.W. BALDWIN BOWSKY, *Colonia Iulia Nobilis Cnosus*

reliées entre elles par un trafic insulaire probablement aux mains de commerçants campaniens.

Les changements apportés à la structure administrative de la Crète montrent ainsi une lente transformation d'une situation où Rome s'est essentiellement assuré les moyens d'une navigation sûre et peu coûteuse, vers une structure qui, en tirant parti des trafics séculaires, tente de favoriser l'intégration non conflictuelle des cités de l'île dans ces réseaux. En d'autres termes, plus que jamais dans son histoire, grâce à l'équilibre imposé entre ses cités, la Crète semble jouer son rôle de carrefour des trafics méditerranéens. La familiarité de Rome avec les querelles crétoises - pour rendre ici hommage à Henri Van Effenterre - remonte au moins au début du II<sup>e</sup> s. av. J.-C. et ne laisse aucun doute sur le caractère conscient et réfléchi de la structure provinciale. Rome assure par là même la prospérité des cités de l'île et, partant, une rentrée efficace de l'impôt, tout en contrôlant les voies d'accès de l'annone. L'interventionisme romain se limite ainsi à favoriser un tissu économique en place depuis de nombreuses années et en partie responsable des luttes intestines qui frappèrent l'île. Mais il a également renforcé la participation des Crétois aux trafics qui touchaient leur île, car en réduisant l'importance de la perception des taxes, il a forcé les Crétois à prendre une part plus active aux échanges. La carte du vignoble crétois à l'époque impériale<sup>38</sup> suffit à montrer l'adéquation entre les zones de production d'amphores (notamment du type AC1) avec les grands centres de trafics que nous avons rappelés (cf. carte). On produit certes du vin dans la plupart des régions de Crète (sur le flanc occidental de l'Ida, notamment), mais on peut logiquement supposer que les lieux de fabrication des amphores trahissent davantage les points de contact avec les trafics maritimes.

On est sans doute assez loin d'un schéma d'exploitation de la Crète par Rome, même si certains réseaux sont aux mains de Romains ou d'Italiens<sup>39</sup>. Rome s'est davantage insérée dans un tissu économique existant qu'elle a permis d'optimiser. Ce développement n'a pas concerné uniquement les grands centres urbains, comme on le repète trop souvent. Les campagnes et les sanctuaires périphériques connaissent à l'époque impériale un développement notable. L'organisation d'un système de *latifundia* a pu favoriser la production de surplus<sup>40</sup>. Ce développement pourrait trouver une explication intéressante dans la transformation de l'usage fait par la Crète des trafics maritimes. À partir d'un usage nettement fiscaliste, Rome favorise les échanges et, par là même, dynamise les productions intérieures en leur ouvrant de nouveaux marchés.

Pour s'en tenir ici aux limites imposées par les organisateurs de ce Colloque, je reporterai ailleurs une étude des contextes archéologiques qui viennent étayer ce schéma économique. Mais il m'apparaît plus que jamais utile de relire les conclusions de plusieurs surveys<sup>41</sup> - et d'en

(Creta), dans *Πρακτικά ΙΑ' Διεθνούς Συνεδρίου Κλασικών Σπουδών*, Kavala 24-30 août 1999, II, Athènes 2002, p. 75-89; EAD., *Reasons to reorganize: Antony, August and central Crete*, dans E. DABROWA (éd.), *Tradition and Innovation in the Ancient World*, *Electrum* 6, 2002, p. 25-65.

<sup>38</sup> Cf. MARANGOULERAT 1995, sp. cartes 2 et 5.

<sup>39</sup> Pour une présentation de ces réseaux à travers l'étude

de l'onomastique romaine en Crète à la fin de l'époque hellénistique et au début de l'époque impériale, voir e.a. BOWSKY 2001, p. 31-72.

<sup>40</sup> Cf. e.a. SANDERS 1976, p. 136-137.

<sup>41</sup> Par exemple V. WATROUS, *Lastithi. A History of Settlement on a Highland Plain in Crete* (Princeton 1982) (avec mention d'une centuriation).

entamer de nouveaux - notamment à la lumière du système *fiscal* des cités grecques, dont le poids dans l'organisation de l'économie reste essentiel, y compris à l'époque romaine. La prise en compte du type de fiscalité en vigueur devrait permettre de nuancer les résultats quantitatifs de nos surveys et de préciser leur interprétation au plan économique général<sup>42</sup>.

DIDIER VIVIERS  
Université Libre de Bruxelles

---

<sup>42</sup> Par exemple, HARRISON 1988, p. 149-150 n'envisage pas la production agricole dans le contexte global du système économique de l'île, ce qui l'amène à poser la

réorganisation agraire romaine en opposition aux structures économiques antérieures.