



HAL
open science

Le voyage et les juristes du Digeste

Catherine Wolff

► **To cite this version:**

Catherine Wolff. Le voyage et les juristes du Digeste. Le voyage et les juristes du Digeste, Oct 2004, Gênes, Italie. pp.319-339. hal-00372601

HAL Id: hal-00372601

<https://univ-lyon3.hal.science/hal-00372601>

Submitted on 15 Jul 2023

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.

Le voyage et les juristes du *Digeste*

Catherine Wolff

Le *Digeste* est une mine de renseignements sur les sujets les plus divers concernant la vie quotidienne dans l'Antiquité romaine. Il faut bien sûr prendre ces renseignements avec précaution, d'abord parce qu'il s'agit de textes qui ne datent pas tous de la même époque, ensuite parce qu'il s'agit de textes de loi, qui ne reflètent donc pas obligatoirement la pratique courante, et enfin parce qu'il ne s'agit que d'une partie des nombreuses lois de l'histoire romaine. Mais l'ouvrage permet au moins de savoir quelles étaient les préoccupations des juristes concernant certains aspects de la vie courante. Je voudrais ici m'attacher plus particulièrement à ce qu'ils disent du voyage, pour dégager le tableau qu'ils offrent de ce dernier¹ et voir quels sont les aspects du voyage qui les intéressent plus particulièrement.

Tout le monde peut être amené à voyager dans l'Antiquité, plus ou moins loin, plus ou moins longtemps² et pour des raisons plus ou moins particulières³. Les voyages coûtent de l'argent⁴, mais ce ne sont pas forcément les riches qui voyagent, puisqu'il arrive que des voyageurs, en particulier sur des navires, ne soient pas solvables⁵. Certaines personnes doivent demander l'autorisation de voyager⁶ ; à l'inverse, certains voyages ne sont pas toujours volontaires, il arrive que l'on soit plus ou moins obligé de les faire.

Les juristes mentionnent des catégories particulières de voyageurs. Ce sont d'abord ceux qui voyagent pour des raisons professionnelles. Parmi eux, tous ceux qui voyagent pour le service de l'État⁷, et qui ne se déplacent donc pas parce qu'ils l'ont décidé, mais parce que l'État en a décidé ainsi⁸. Parmi ces personnages qui voyagent en service commandé, on trouve les gouverneurs de province. Leur premier voyage est celui qu'ils effectuent pour se rendre dans leur province, le dernier celui qu'ils font pour quitter leur province, qu'ils voyagent par terre ou par mer⁹. Ils doivent également se déplacer à l'intérieur de leur province, en

¹ Sur le voyage dans l'Antiquité, voir L. CASSON, *Travel in the Ancient World*, Londres 1974, à partir de la page 115 pour l'époque romaine ; R. CHEVALLIER, *Voyages et déplacements dans le monde romain*, Paris 1988 ; G. CAMASSA et S. FASCE (éds.), *Idea e realtà del viaggio. Il viaggio nel mondo antico*, Gênes 1991, et plus particulièrement l'article de G. MASSARO, *Itinerari e viaggi marittimi in Magna Grecia. Aspetti e problemi di navigazione antica*, pp. 148-189 ; J.-M. ANDRE et M.-F. BASLEZ, *Voyager dans l'Antiquité*, Paris 1993.

² 23, 1, 17, pr (Gaius) : les voyages peuvent être longs.

³ Pour ce qui concerne les raisons que peuvent avoir les gens de l'Antiquité de voyager, voir D. NOY, *Foreigners at Rome. Citizens and Strangers*, Londres 2000, pp. 85-139.

⁴ 12, 4, 5, pr (Ulpian) ; 27, 3, 1, 10 (Ulpian) ; 34, 2, 40, pr (Scaevola).

⁵ 14, 2, 2, 6 (Paul).

⁶ C'est le cas des sénateurs, qui n'ont pas le droit de quitter l'Italie sans autorisation, du moins jusqu'à Caracalla (50, 1, 22, 6, Paul). Voir sur ce sujet C. MOATTI, *Le contrôle de la mobilité des personnes dans l'Empire romain*, «MEFRA», 112, 2 2000, pp. 939-940.

⁷ 4, 6, 35, pr-9 (Paul) ; 17, 1, 56, 2 (Papinien) ; 17, 2, 16, pr (Ulpian) ; 35, 1, 112, 3 (Pomponius) ; 44, 3, 1, pr (Ulpian) ; 48, 5, 16, 4 (Ulpian) ; 50, 5, 4 (Nerva). On trouve une énumération des différents types de gens qui voyagent pour le service de l'État en 4, 6, 32, pr (Modestin) : proconsuls et leurs lieutenants, gouverneurs, procureurs des empereurs, tribuns militaires, préfets et compagnons des légats ; et en 4, 6, 35, pr-4 (Paul) : ceux qui voyagent pour l'armée, pour féliciter le prince, le *procurator Caesaris*, le préfet d'Égypte, les soldats en garnison à Rome. 50, 17, 211 (Paul) : cela ne peut être en aucun cas un esclave.

⁸ 4, 6, 36 (Ulpian).

⁹ 1, 16, 10, pr (Ulpian) ; 1, 16, 4, 3, 4 et 5 (Ulpian) ; 1, 17, 1 (Ulpian) ; 1, 18, 17 (Celse). L'arrivée du gouverneur semble obéir à des règles précises : il doit avertir du jour de son arrivée (1, 16, 4, 3 et 4, Ulpian) et arriver toujours dans la même ville (1, 16, 4, 5, Ulpian : Éphèse pour l'Asie). Sur la réalité de ces règles, voir A.

particulier pour inspecter les édifices sacrés et publics¹⁰ et pour rendre la justice¹¹, en veillant à ce que leurs déplacements ne coûtent pas trop cher aux provinciaux¹². Mais ils ne peuvent pas sortir de leur province, sauf pour un motif religieux, pour exaucer un vœu¹³. Ils ne voyagent jamais seuls¹⁴, et peuvent en particulier emmener leur femme, même si ce n'est pas recommandé¹⁵. Les ambassadeurs font également partie des gens qui se déplacent¹⁶, le plus souvent pour servir l'État romain ou leur cité, plus rarement pour d'autres raisons, privées¹⁷. Leurs déplacements les conduisent soit à Rome, soit dans les provinces¹⁸. Ils peuvent même, dans le cadre de leur ambassade, avoir à quitter les frontières de l'Empire romain¹⁹, tout comme il peut y avoir des ambassadeurs des ennemis de Rome qui entrent dans l'Empire²⁰. Il leur est permis de remplir plusieurs ambassades en même temps, à condition que l'économie réalisée sur les frais et le trajet le justifie²¹. Ils doivent être particulièrement nombreux dans tout l'Empire, puisque Vespasien limite le nombre des ambassadeurs à trois²². Être ambassadeur est en effet une fonction importante, et cela explique aussi le nombre de lois se rapportant à eux²³, ainsi que la présence possible de faux ambassadeurs²⁴. Servent également l'État ou des cités (ou encore des particuliers) les gens qui sont chargés d'apporter des lettres²⁵ ou des registres²⁶.

Autre catégorie de personnes qui voyagent pour des raisons professionnelles : celles qui sont chargées de la bonne marche du navire, qu'il s'agisse du *magister nauis*, du *gubernator* ou des marins²⁷. Ces derniers sont soit des hommes libres, soit des esclaves²⁸, soit des soldats quand il s'agit des flottes²⁹. Puis tous ceux dont le métier touche, de près ou de

BERENGER-BADEL, *Le voyage des gouverneurs à l'époque impériale*, in H. DUCHENE (éd.), *Voyageurs et Antiquité classique*, Dijon 2003, pp. 73-74.

¹⁰ 1, 16, 7, 1 (Ulpian). Voir aussi 38, 15, 2, 3 (Ulpian).

¹¹ 11, 1, 4, 1 (Ulpian). Il s'agit de leur tâche première (BERENGER-BADEL, *Le voyage cit.*, pp. 78-80). C'est également le cas des magistrats du peuple romain et des juges.

¹² 1, 16, 4, pr (Ulpian). S. MITCHELL, *Requisitioned Transport of the Roman Empire*, «JRS», LXVI 1976, pp. 127-128.

¹³ 1, 18, 15 (Marcien). Même dans ce cas, il ne doit pas passer la nuit hors de sa province.

¹⁴ 1, 18, 16 (Macer).

¹⁵ La question a été âprement discutée au Sénat, et le magistrat est responsable des fautes commises par sa femme à l'égard des provinciaux : 1, 16, 4, 2 (Ulpian). Voir BERENGER-BADEL, *Le voyage cit.*, p. 78.

¹⁶ 4, 8, 32, 9 (Paul) ; 5, 1, 2, 3 (Ulpian) ; 5, 1, 39, 1 (Papinien) ; 29, 2, 30, pr (Ulpian) ; 29, 2, 86, pr (Papinien) ; 33, 10, 7, pr (Celse) ; 33, 7, 12, 38 (Ulpian) ; 50, 4, 18, 12 (Arcadius) ; 50, 7, 8, pr (Ulpian) ; 50, 7, 9, 2 (Paul) ; 50, 7, 11, 1 (Paul) ; 50, 7, 12, 1 (Paul) : un ambassadeur de Nicopolis va à Rome ; 50, 7, 17, pr-1 (Modestin). Voir A. von PREMERSTEIN, s.v. *Legatus*, RE XII, 1, 1924, col. 1133-1141 ; CHEVALLIER, *Voyages cit.*, pp. 205sq. ; J. LIBDERSKI, *Ambassadors go to Rome*, in E. FREZOULS et A. JACQUEMIN (éds.), *Les relations internationales, Actes du colloque de Strasbourg (15-17 juin 1993)*, Paris 1995, pp. 453-478 (essentiellement consacré à l'époque républicaine).

¹⁷ 4, 6, 42, pr (Alfenus) ; 50, 7, 15, pr (Ulpian). Dans ce cas, l'ambassadeur n'est pas absent pour service d'État.

¹⁸ 4, 8, 32, 9 (Paul) ; 5, 1, 39, 1 (Papinien) ; 50, 7, 6, pr (Scaevola) ; 50, 7, 9, 1 (Paul).

¹⁹ 28, 1, 13, 1 (Marcien).

²⁰ 50, 7, 18 (Pomponius).

²¹ 50, 7, 17, pr (Modestin).

²² 50, 7, 5, 6 (Marcien). Voir NOY, *Foreigners cit.*, p. 105.

²³ 50, 7 : *De legationibus*.

²⁴ 50, 7, 6, 1 (Scaevola).

²⁵ 41, 1, 65, pr (Labeo) : un messenger envoyé à un particulier par un particulier ; il est impossible de dire s'il a un long trajet à faire ; 50, 1, 36, pr (Modestin) : depuis la province jusqu'à Rome ; il s'agit d'un cas où le messenger falsifie le courrier avec l'accord du destinataire.

²⁶ 5, 1, 45, pr (Papinien).

²⁷ Le mot latin « *nautae* » désigne deux catégories de personnes : ceux qui frètent un navire et ceux qui se trouvent sur un navire pour le faire avancer (4, 9, 1, 2, Ulpian ; 47, 5, 1, 1, Ulpian). Voir L. CASSON, *Ships and Seamanship in Ancient World*, Princeton 1971, pp. 316-318.

²⁸ 4, 9, 7, pr (Ulpian) ; 4, 9, 7, 6 (Ulpian). On peut être à la fois *nauta* et *mercator* (4, 9, 7, 2, Ulpian).

²⁹ 37, 13, 1, 1 (Ulpian).

loin, au commerce : ceux qui sont chargés de transporter des objets : colonnes, *dolia*, matériaux de construction ou autres³⁰ ; ceux qui achètent (ou vendent) des marchandises³¹, dans le cadre d'une société commerciale³². Ces hommes ne sont pas toujours très honnêtes : il arrive que les voyageurs (ou le pilote ou d'autres marins) essaient de faire passer sur le navire des marchandises illicites³³.

Les soldats constituent une catégorie particulière, mais peuvent se déplacer eux aussi pour des raisons professionnelles : ils sont au service de l'État³⁴, ils ont une lettre à porter³⁵, ils se rendent sur le théâtre des opérations³⁶. Mais ils peuvent aussi avoir d'autres raisons : témoigner, par exemple, mais l'on doit prendre garde à ne pas trop les éloigner des enseignes et de leur fonction³⁷ ; ou partir en permission et en revenir³⁸. Les recrues voyagent également, et peuvent le faire sur les fonds publics³⁹.

Il faut compter également avec les professeurs, qui le plus souvent vont à Rome pour y enseigner⁴⁰.

L'on trouve enfin deux catégories de gens qui bougent pour des raisons que l'on peut qualifier le plus souvent de professionnelles, des raisons qui ne sont pas en tout cas de leur fait. Ce sont d'abord les affranchis⁴¹. Ils doivent s'occuper des affaires de leur patron⁴². Ou bien s'acquitter des journées de travail qu'ils lui doivent. Il faut en effet qu'ils se rendent, pour cela, là où se trouve ce dernier⁴³. Ou encore suivre le fils du patron, quand ce dernier accomplit son service militaire⁴⁴. Ce sont ensuite les esclaves. Ils subissent littéralement un voyage lorsqu'ils sont déplacés d'un lieu à un autre en tant que marchandise⁴⁵. Ce qui les particularise d'autre part, c'est qu'ils ne voyagent le plus souvent pas de leur propre mouvement, mais qu'ils sont chargés par leur maître de remplir une mission. Ils peuvent ainsi être envoyés dans une *uilla*⁴⁶, ou *in prouinciam*⁴⁷, le plus souvent pour rassembler des marchandises et les envoyer à leur maître⁴⁸, pour récupérer une dette⁴⁹, pour rencontrer un acheteur⁵⁰, accompagner le fils de leur maître⁵¹, ou encore accompagner sur un navire un débiteur⁵². Le moment de l'affranchissement peut aussi signifier un déplacement : ils doivent

³⁰ 19, 2, 25, 7 (Gaius).

³¹ 5, 1, 19, 2 (Ulpian) ; 17, 2, 52, 4 (Ulpian) : un marchand de sayons.

³² 17, 2, 29, 1 (Ulpian) ; 17, 2, 52, 15 (Ulpian) : le membre d'une société commerciale part pour acheter des marchandises pour cette société.

³³ 39, 4, 11, 2-3 (Paul).

³⁴ 4, 6, 35, pr et 4 (Paul) ; 4, 6, 45 (Scaevola).

³⁵ 49, 16, 3, 12 (Modestin) ; 5, 5 (Menenius).

³⁶ 49, 16, 13, pr (Macer).

³⁷ 22, 5, 3, 6 (Callistrate).

³⁸ 49, 16, 14, pr (Paul).

³⁹ 29, 1, 42, pr (Ulpian).

⁴⁰ 50, 5, 9, pr (Paul).

⁴¹ 37, 11, 11, pr (Papinien).

⁴² 38, 1, 38, 1 (Callistrate) ; 40, 9, 10, pr (Gaius).

⁴³ 38, 1, 20, 1 (Paul) ; 38, 1, 21 (Javolenus). Les frais engendrés par le voyage et le transport sont à la charge du patron.

⁴⁴ 35, 1, 84, pr (Paul).

⁴⁵ 14, 2, 10, pr (Labeo) : si un esclave meurt au cours d'un transport, le transporteur n'est pas payé pour son transport ; 18, 7, 2 (Marcien).

⁴⁶ 28, 5, 35, 3 (Ulpian).

⁴⁷ 21, 1, 17, 15 (Ulpian) ; 40, 7, 34, 1 (Papinien) : l'esclave doit partir pour l'Espagne ; 40, 9, 10, pr (Gaius).

⁴⁸ 14, 3, 5, 7 (Ulpian) : le maître est un boutiquier ; 28, 5, 35, 3 (Ulpian) : ils sont envoyés par exemple en Gaule.

⁴⁹ 28, 5, 35, 3 (Ulpian).

⁵⁰ 19, 1, 54, pr (Labeo).

⁵¹ 40, 2, 22, pr (Paul).

⁵² 45, 1, 122, 1 (Scaevola) : l'argent a été prêté par Stichus, esclave de L. Titius Seius, et c'est Éros, *conseruus* de Stichus, qui accompagne le débiteur, Callimaque.

parfois se déplacer pour être affranchis⁵³ ou pour rendre des comptes à la mort de leur maître⁵⁴.

Parmi les personnes qui voyagent pour des raisons qui ne sont pas professionnelles, il faut mentionner celles qui voyagent pour déménager. Il ne s'agit pas d'un déménagement à l'intérieur même d'une cité, ce que l'on pourrait difficilement qualifier de voyage. Mais d'un changement de cité : des décurions quittent leur cité pour s'installer ailleurs, ce qui est interdit⁵⁵ ; un homme originaire de province a son domicile à Rome⁵⁶ ; des débiteurs insolubles quittent leur ville pour se rendre dans une autre⁵⁷. Ces personnes qui partent ainsi en voyage, par mer ou par terre, en abandonnant leur domicile, pour trouver un lieu où se fixer et s'établir, sont considérées par les juristes comme des personnes sans domicile⁵⁸. Les jeunes gens se déplacent également, le plus souvent à Rome, pour aller faire leurs études⁵⁹, ou pour d'autres raisons⁶⁰.

Autre groupe particulier : les femmes, qui voyagent elles aussi⁶¹, même quand elles sont enceintes⁶². Lorsqu'elles ne sont pas avec leur mari⁶³, elles n'en voyagent pas pour autant seules : elles ont une suite⁶⁴, elles voyagent avec leur fils⁶⁵. Ce qui montre que les enfants (en l'occurrence les garçons) voyagent également, qu'ils aient un an, qu'ils soient pubères ou impubères, et ce aussi bien en compagnie de leur mère que de leur père⁶⁶. Certaines femmes prennent la route pour rejoindre leur mari, et dans ce cas les frais du voyage sont à la charge de ce dernier⁶⁷. Ou elles peuvent rentrer dans leur patrie, après la mort de leur mari⁶⁸. Elles peuvent aussi voyager pour des raisons qui leur sont propres, mais il vaut mieux alors qu'elles aient le consentement de leur mari.

Je mentionne pour terminer un type de voyageurs très particuliers : les morts, tout particulièrement ceux qui meurent en route ; leur transport est codifié⁶⁹.

Parmi les raisons qui peuvent motiver un voyage, l'une des plus importantes est la justice. Elle est en effet source de voyages plus ou moins longs pour tous les habitants de l'Empire. C'est ainsi que n'importe qui peut être amené à voyager pour témoigner⁷⁰, pour une enquête ou un appel⁷¹. Mais, ajoute le législateur, il ne faut pas convoquer à la légère des

⁵³ 12, 4, 5, 4 (Ulpian) ; 40, 7, 3, 3 (Ulpian) ; 40, 7, 20, 5 (Paul).

⁵⁴ 35, 1, 112, 3 (Pomponius).

⁵⁵ 50, 2, 1, pr (Ulpian) : le gouverneur de la province doit les faire revenir. L'interdiction de voyage ne touche pas les seuls décurions : les sénateurs ne doivent également pas quitter Rome sans permission (1, 9, 11, Paul). Voir MOATTI, *Contrôle cit.*, p. 939.

⁵⁶ 27, 1, 30, 1 (Papinian).

⁵⁷ 42, 4, 7, 13 (Ulpian).

⁵⁸ 50, 1, 27, 2 (Ulpian).

⁵⁹ 5, 1, 18, 1 (Ulpian) : il peut s'agir du fils d'un sénateur ; 10, 2, 50, pr (Ulpian) ; 12, 1, 17, pr (Ulpian) ; 47, 10, 5, 5 (Ulpian) ; 50, 1, 36, pr (Modestin).

⁶⁰ 40, 2, 22, pr (Paul).

⁶¹ 23, 4, 26, 3 (Papinian).

⁶² 19, 2, 19, 7 (Ulpian). La femme accouche au cours du voyage, sur le navire, et elle n'a pas à payer pour le transport de son bébé.

⁶³ 7, 4, 22, pr (Pomponius).

⁶⁴ 24, 1, 21, pr (Ulpian) ; 33, 7, 27, 1 (Scaevola).

⁶⁵ 23, 4, 26, pr (Papinian) ; 34, 5, 22, pr (Javolenus) ; 34, 5, 23, pr (Gaius).

⁶⁶ 36, 1, 18, 7 (Ulpian).

⁶⁷ 16, 3, 26, pr (Paul) ; 24, 1, 21, pr (Ulpian).

⁶⁸ 3, 5, 33, pr (Paul).

⁶⁹ 11, 7, 14, 4 (Ulpian) ; 11, 7, 38, pr (Ulpian) ; 34, 4, 30, 2 (Scaevola) ; 35, 1, 112, 3 (Pomponius) ; 47, 12, 3, 4 (Ulpian).

⁷⁰ 5, 1, 2, 3 (Ulpian).

⁷¹ 4, 6, 26, 9 (Ulpian) ; 49, 11, 1, pr (Ulpian).

témoins qui ont une longue route à faire⁷². De même, quelqu'un qui appelle en justice son adversaire à la légère doit lui rembourser les frais du procès et ce qu'il a dépensé pour son voyage⁷³. On peut venir à Rome, aller de Rome en province ou d'une province à une autre province pour un procès⁷⁴. Si ce n'est pas une obligation de venir à Rome pour se défendre, il faut parfois que l'on quitte son domicile pour cela⁷⁵. Le maître d'un esclave qui a commis une faute doit le défendre là où il a commis la faute, même si ce n'est pas dans sa province⁷⁶. Quand on a commis un sacrilège dans une province, et une faute moins grave dans une autre, on est envoyé dans la première province, après l'instruction de la seconde faute⁷⁷. Il y a aussi le cas des condamnés, qui sont dans l'obligation absolue de se déplacer, bien qu'ils ne le désirent pas. Il s'agit des gens contraints à l'exil⁷⁸, que ce soit loin de Rome, de l'Italie ou de leur province⁷⁹. Ensuite des condamnés de façon générale : on ne peut les faire aller d'une province dans une autre qu'avec l'autorisation du prince⁸⁰. Ceux qui sont condamnés aux mines, si la condamnation a été prononcée dans une province qui n'a pas de mines, sont envoyés dans une province qui en possède⁸¹.

Parmi les autres raisons à l'origine d'un voyage : se rendre en province ou à Rome pour s'acquitter d'une dette, quel que soit l'endroit où l'argent a été prêté⁸² ; visiter et inspecter des propriétés⁸³ ou tout simplement se rendre dans sa *uilla*⁸⁴. Un cas original : ceux qui rentrent chez eux pour se procurer l'argent d'une rançon, quand ils ont été faits prisonniers⁸⁵.

Il y a enfin ceux qui partent pour on ne sait quelle raison : un foulon⁸⁶ ; un ami⁸⁷ : des tuteurs et des curateurs⁸⁸ ; le patron d'un affranchi⁸⁹ ; des anonymes⁹⁰.

Lorsque l'on veut voyager, deux possibilités s'offrent au voyageur : la route terrestre ou la route maritime. Quand il choisit la première, il choisit généralement de voyager pendant la journée⁹¹. Il peut faire route sur une *uia*, ou sur un *iter*⁹², qui sont ouverts à tous, du moins

⁷² 4, 6, 26, 9 (Ulpian) ; 22, 5, 3, 6 (Callistrate).

⁷³ 5, 1, 79, pr (Ulpian).

⁷⁴ 2, 11, 1 (Gaius) ; 3, 3, 35, 2 (Ulpian) ; 4, 7, 3, pr (Gaius) ; 4, 8, 21, 10 (Ulpian) ; 5, 1, 24, 2 (Paul) : un ambassadeur qui a commis un délit pendant son ambassade est obligatoirement jugé à Rome ; 5, 1, 45, 1 (Papinien) ; 27, 3, 1, 10 (Ulpian) : un tuteur est obligé de se déplacer ; 33, 7, 27, 1 (Scaevola) : c'est une femme, et elle vient d'Afrique.

⁷⁵ 5, 1, 2, 5 (Ulpian) ; 5, 1, 19, pr-2 (Ulpian) ; 42, 4, 13, pr (Papinien).

⁷⁶ 5, 1, 19, 2 (Ulpian) : un provincial doit venir à Rome car il doit répondre des affaires de son esclave, installé à Rome pour vendre des marchandises ; d'autres juristes sont cependant d'un avis contraire ; 48, 2, 7, 5 (Ulpian).

⁷⁷ 48, 2, 7, 5 (Ulpian).

⁷⁸ 50, 12, 8, pr (Ulpian).

⁷⁹ 1, 12, 1, 14 (Ulpian) ; 18, 7, 2, pr (Marcien) ; 47, 18, 1, 2 (Ulpian). Quand ils n'ont été relégués que pour un temps, ils peuvent rentrer chez eux : 50, 2, 2, pr (Ulpian).

⁸⁰ 48, 19, 31, 1 (Modestin).

⁸¹ 48, 19, 8, 4 (Ulpian).

⁸² 13, 5, 5, pr-1 (Ulpian) ; 45, 1, 122, pr (Scaevola) ; 46, 3, 100, pr (Paul).

⁸³ 17, 1, 10, 9 (Ulpian). Le législateur ne précise pas qui sont ceux qui voyagent ainsi. Il dit simplement qu'il peut s'agir de quelqu'un qui reçoit un salaire.

⁸⁴ 29, 5, 1, 30-31 (Ulpian). Le maître peut être ou non accompagné d'esclaves lors de ce trajet.

⁸⁵ 3, 5, 20, pr (Paul).

⁸⁶ 14, 3, 5, 10 (Ulpian).

⁸⁷ 18, 1, 35, 3 (Gaius).

⁸⁸ 26, 5, 29, pr (Paul).

⁸⁹ 38, 1, 49, pr (Gaius) : il part avec les siens.

⁹⁰ 33, 7, 20, 5 (Scaevola) : quelqu'un qui a fait un testament part dans une province ; 40, 7, 20, 6 (Paul) : un héritier qui se trouve en voyage : il ne doit pas revenir précipitamment pour affranchir un esclave ; 41, 2, 44, pr (Papinien) : il enterre son argent avant de partir, et ne se souvient plus du lieu où il l'a enterré en revenant.

⁹¹ 9, 3, 6, 1 (Paul).

quand ils sont publics : il est interdit d'empêcher quiconque de circuler sur une *uia* ou un *iter*⁹³. La *uia* est une route carrossable⁹⁴. La principale différence entre *iter* et *uia* est une question de dimensions, et plus exactement de largeur. En principe, la *uia* fait 8 pieds de large, le double quand il y a une courbe⁹⁵, et elle peut être bordée de tombeaux⁹⁶. Il existe différents types de *uiae*, publiques ou privées : les *uiae* vicinales, les *uiae* nommées d'après le magistrat qui a été chargé de leur construction (*praetoriae, consulares*), les *uiae militares*, et enfin les *uiae agrariae, rusticae* ou *urbicae*⁹⁷. Mais l'essentiel est que les véhicules (ou des bêtes de somme) puissent y circuler et s'y croiser. Dans le cas contraire, c'est un *iter*⁹⁸. L'*iter* est en effet un chemin où l'on peut circuler à pied ou à cheval⁹⁹. *Via* comme *iter* peuvent être publics ou privés. S'ils sont publics, ce sont des lieux publics¹⁰⁰, ils n'appartiennent à personne¹⁰¹ et sont à l'usage de tous¹⁰². S'ils sont privés, il existe toute une série de servitudes très contraignantes, aussi bien pour l'utilisateur que pour le propriétaire. Il n'est pas dans mon propos de les examiner en détail, car c'est le plus souvent le droit d'exercer ou non la servitude, ses modalités et sa nature qui sont examinés. D'autre part, la plupart des déplacements liés à des servitudes sont très limités, et l'on peut difficilement les qualifier de « voyage » : il s'agit de se rendre dans un champ ou dans une maison proche, d'avoir accès à un édifice, souvent un tombeau¹⁰³. Mais il peut s'agir d'une route relativement importante, et donc relativement fréquentée¹⁰⁴. Pour résumer donc, quand une servitude existe, l'utilisateur ne peut pas faire n'importe quoi, en fonction de la nature de la servitude : il peut n'avoir que le droit de se déplacer à pied (*iter*), celui de conduire un véhicule ou des bêtes de somme (*actus*), ou les deux (*uia*)¹⁰⁵. On peut établir aussi des moments de la journée où l'on peut passer, indiquer quels sont les véhicules qui ont le droit de passer, le poids autorisé, la nature de ce que l'on transporte¹⁰⁶.

La construction d'une route est décidée par l'empereur¹⁰⁷. D'autre part, ces routes ou ces chemins, qu'ils soient publics ou privés, doivent être entretenus : la loi romaine veille en principe à ce que les voyageurs puissent passer partout et toujours, quels que soient les

⁹² Pour tout ce qui concerne les voies romaines de façon générale, voir V. CHAPOT, s.v. *Via*, C. DAREMBERG, E. SAGLIO, E. POTTIER, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, pp. 781-787 ; G. RADKE, s.v. *Viae Publicae Romanae*, *RE Suppl.* XIII, 1973, col. 1417-1686 ; L. QUILICI et St. QUILICI GIGLI, *Strade romane. Percorsi e infrastrutture*, Rome 1994 ; C. CLOPPET, *Le droit et l'aménagement des voies publiques*, «Ktèma», XIX 1994, pp. 309-318 ; R. CHEVALLIER, *Les Voies romaines*, Paris 1997.

⁹³ 43, 8, 2, 45 (Ulpian).

⁹⁴ J. ANDRE, *Les noms latins du chemin et de la rue*, «REL», XXVIII 1950, pp. 113-114.

⁹⁵ 8, 3, 8 (Gaius). Ces dimensions restent souvent théoriques. Voir CLOPPET, *Le droit* cit., pp. 317-318 ; CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 114. 8, 3, 13, 2 (Javolenus) pour la largeur de l'*iter* (et de l'*actus*). Voir CHAPOT, *Via* cit., p. 782 ; CLOPPET, *Le droit* cit., p. 318.

⁹⁶ 35, 1, 27, pr (Alfenus).

⁹⁷ CHAPOT, *Via* cit., p. 782 ; ANDRE, *Les noms* cit., p. 114 ; CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 32.

⁹⁸ 8, 1, 13 (Pomponius) ; 8, 3, 23, pr (Paul).

⁹⁹ 8, 3, 12 (Modestin). CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 33.

¹⁰⁰ 43, 8, 2, 3 (Ulpian).

¹⁰¹ 18, 1, 51, pr (Paul).

¹⁰² 43, 7, 1, pr (Pomponius).

¹⁰³ C'est pour cette raison également que je n'examine pas les textes de la rubrique 43, 32 : *De migrando*, car ils font plutôt référence à l'idée de déménagement que de voyage. Or le voyage, dit le Robert, est le « déplacement d'une personne qui se rend en un lieu assez éloigné ».

¹⁰⁴ Par exemple quand la présence d'un fleuve public rend obligatoire la création d'une servitude, sauf si le fleuve est trop grand pour être traversé : 39, 3, 17, 2 (Paul).

¹⁰⁵ 8, 3, 1, pr (Ulpian) ; 8, 3, 7, pr (Paul). E. SAGLIO, s.v. *Actus*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., p. 61 ; CHAPOT, *Via* cit., p. 782 ; ANDRE, *Les noms* cit., p. 109 : l'*actus* ne permet pas le croisement, les bestiaux et les véhicules doivent donc passer à la file.

¹⁰⁶ 8, 1, 4, 2 (Papinien).

¹⁰⁷ CLOPPET, *Le droit* cit., p. 310. Il montre que cela n'est pas toujours respecté.

circonstances et les accidents¹⁰⁸. De façon générale, il est interdit de détériorer routes et chemins quand ils sont publics, et d'y édifier une construction¹⁰⁹. Il est cependant possible de refaire ou de nettoyer une route publique, à condition de ne pas la détériorer et de ne rien changer par rapport à son état précédent¹¹⁰. Quand on construit une route ou que l'on intervient sur une route publique, il faut veiller à ne pas faire de tort aux voisins¹¹¹. Ceux qui font des feux pour attraper les ours et les cerfs, quand ils le font sur des chemins, doivent veiller à ne pas les abîmer ; sinon, ils tombent sous le coup de la *lex Aquilia*¹¹². Quand une *uia* publique est détruite par un fleuve ou un effondrement, le voisin le plus proche doit fournir un passage¹¹³. Quand les routes sont privées, le maître est tenu de faire enlever les arbres abattus par le vent qui gênent la circulation¹¹⁴. Il faut faire refaire les chemins, que ce soient ceux qui les utilisent grâce à une servitude qui s'en charge¹¹⁵ ou non¹¹⁶. Dans les provinces, tout ce qui concerne la réparation et la construction des routes fait partie des *munera* personnelles et publiques¹¹⁷ ; les vétérans ne bénéficient pas de l'immunité, quand il s'agit de paver les routes¹¹⁸.

Les modes de locomotion, quand on choisit la voie terrestre, sont de trois sortes : la marche, l'animal¹¹⁹ ou la voiture. Il existe de nombreux types de voitures, selon la nature de ce que l'on transporte avec soi et la vitesse à laquelle on veut voyager¹²⁰. Les juristes utilisent le terme neutre de *uehiculum*¹²¹. Mais on peut voyager aussi en utilisant une chaise à porteurs (*sella*)¹²², une litière (*lectica*)¹²³, un chariot (*raeda*)¹²⁴, un cabriolet à deux roues (*cisium*)¹²⁵,

¹⁰⁸ Il y a cependant une échelle des valeurs : il est plus important de refaire les rives qu'un chemin, parce que si l'on ne refait pas les rives, l'eau ne passe plus, et les hommes ont soif et peuvent mourir (43, 21, 4, pr, Venuleius). Et des cas de force majeure : un fleuve en crue peut recouvrir une route (41, 1, 38, pr, Alfenus). Pour les autorités chargées de l'entretien des voies et le coût de cet entretien, voir CLOPPET, *Le droit* cit., pp. 310-312. Il cite en particulier le cas où quelqu'un laisse dans son testament un legs en faveur d'une route (31, 1, 30, pr, Celse).

¹⁰⁹ 43, 7, 2 (Julien) ; 43, 8, 2, 20 (Ulpian) ; 43, 8, 2, 26-28 et 33 (Ulpian). Si les constructions ne gênent pas le passage, on les laisse et on taxe le propriétaire. Voir CLOPPET, *Le droit* cit., pp. 314-315. Voir aussi 43, 8, 1 (Paul), à propos des lieux publics, ce que sont les routes et les chemins publics. En 43, 8, 2, 32 (Ulpian), on trouve des exemples de détérioration : transformer une route plate en route en pente, ou une route douce en route dure, ou une route large en route étroite, ou une route sèche en route marécageuse. Voir ANDRE et BASLEZ, *Voyager* cit., pp. 395-396 ; CLOPPET, *Le droit* cit., p. 315 n. 44. On ne peut pas non plus construire des conduits pour l'eau ou un pont par-dessus un chemin privé, même si on a un droit de passage (39, 3, 11, pr, Ulpian).

¹¹⁰ 43, 11, 1, pr-3 (Ulpian) ; 43, 19, 3, 15 (Ulpian). Il est cependant possible d'ajouter un pont, quand ce dernier est utile (43, 19, 3, 16, Ulpian). Voir CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 33.

¹¹¹ 39, 2, 15, 8 (Ulpian) ; 39, 2, 31, pr (Paul).

¹¹² 9, 2, 28, pr (Paul). Pour cette loi, voir R. TAUBENSCHLAG, s.v. *Lex Aquilia*, *RE* XII, 2, 1925, col. 2325-2330 ; M. H. CRAWFORD (éd.), *Roman Statutes* II, *BICS*, Suppl. 64, 1996, pp. 723-726.

¹¹³ 8, 6, 14, 1 (Javolenus).

¹¹⁴ 7, 1, 19, 1 (Pomponius). Voir aussi 8, 5, 4, 5 (Ulpian) ; 43, 8, 2, 40 (Ulpian).

¹¹⁵ 43, 19, 3, 11-12 (Ulpian).

¹¹⁶ 39, 2, 41, pr (Pomponius).

¹¹⁷ 50, 4, 1, 2 (Hermogénien) ; 50, 4, 12 (Javolenus) ; 50, 4, 14, 2 (Callistrate) ; 50, 4, 18, 7 (Arcadius).

¹¹⁸ 49, 18, 4, pr (Ulpian) ; 50, 5, 11 (Hermogénien) pour ceux qui ne sont également pas exemptés.

¹¹⁹ 9, 1, 5 (Alfenus) ; 13, 6, 23, pr (Pomponius) ; 50, 4, 18, 21 et 29 (Arcadius) : le cheval peut être aussi un cheval de poste, un cheval appartenant au convoi d'une armée.

¹²⁰ CHEVALLIER, *Voyages* cit., pp. 35sq. ; M. MOLIN, *Carrucae, plaustra ou currus : le char à Rome à l'époque impériale*, thèse, Poitiers 1996 ; G. RAEPSAET, *Attelages et techniques de transport dans le monde gréco-romain*, Bruxelles 2002, en particulier pp. 37sq., 217sq. et 303-312 pour la bibliographie.

¹²¹ 19, 2, 60, 8 (Labeo) ; 33, 10, 5, 1 (Paul). P. COLLINET et E. POTTIER, s. v. *Vehiculum*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 667-669.

¹²² 33, 10, 5, 1 (Paul). H. LAMER, s.v. *Lectica*, *RE* XII, 1, 1924, col. 1068-1069 ; V. CHAPOT, s.v. *Sella*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 1179-1181 ; P. GIRARD, s.v. *Lectica*, *ibid.*, pp. 1005-1006.

¹²³ 8, 3, 7, pr (Paul). Ce moyen de transport, tout comme la chaise à porteurs, n'est pas considéré comme un véhicule tracté. Lorsque l'on se déplace ainsi, les juristes considèrent donc que l'on marche. LAMER, *Lectica* cit., col. 1055-1099 ; GIRARD, *Lectica* cit., pp. 1002 et 1004-1006.

un quadriges¹²⁶, un carrosse (*carrucha*)¹²⁷, une voiture (*carrulus*)¹²⁸ ou une charrette (*plaustrum*)¹²⁹. Parmi les bagages que l'on peut emporter avec soi figurent des sacoches, que l'on utilise, semble-t-il, pour les papiers¹³⁰. Les vêtements peuvent être roulés dans des peaux, attachées avec des lanières¹³¹. Pour ce qui est des dépenses, il existe ce que l'on appelle le viatique, une somme versée en particulier aux ambassadeurs, à l'associé d'une société commerciale qui voyage pour ladite société, à l'adversaire dans un procès quand on est en tort et aux étudiants¹³². Il faut prévoir les sommes que l'on verse pour les péages, par exemple lorsque l'on doit traverser un pont¹³³. Mais il y a aussi ce que l'on dépense pour son logement ou celui de ses bêtes, pour la location des bêtes de somme et des voitures pour le voyageur, les bagages ou les marchandises¹³⁴. Sur terre, l'accueil des voyageurs se fait en effet dans des auberges pour les hommes, des écuries pour les animaux qui les accompagnent. Le voyageur doit payer pour l'auberge et pour l'écurie¹³⁵, mais il peut aussi loger gratuitement¹³⁶. Les juristes du *Digeste* définissent l'aubergiste (*caupo*) comme celui qui habite dans l'auberge, alors que les voyageurs n'y font qu'un séjour¹³⁷, à la différence des hôtes permanents. L'aubergiste est responsable des agissements de ces derniers, mais pas de ceux des voyageurs ; il ne choisit en effet pas les voyageurs qui s'arrêtent chez lui¹³⁸. Cet aubergiste peut aussi bien être un homme libre qu'un esclave¹³⁹, tout comme celui qui s'occupe des écuries¹⁴⁰, et il dispose d'un personnel pour l'aider : esclaves qui entretiennent l'atrium, marmite, cuisinières¹⁴¹. On sert en effet à manger dans les auberges, il faut d'ailleurs, pour pouvoir aménager une auberge, disposer des récipients nécessaires aux repas¹⁴². On trouve

¹²⁴ 19, 2, 60, 8 (Labeo).

¹²⁵ 19, 2, 13, pr (Ulpian). A. MAU, s.v. *Cisium*, *RE* III, 2, 1899, col. 2588-2589 ; G. LAFAYE, s.v. *Cisium*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., p. 1201.

¹²⁶ 31, 1, 65, 1 (Papinien).

¹²⁷ 21, 1, 38, 9 (Ulpian) ; 34, 2, 13, pr (Scaevola). Ce carrosse est attelé de mules et il est utilisé par les femmes. On peut y dormir. A. MAU, s.v. *Carruca*, *RE* III, 2, 1899, col. 1614-1615 ; E. SAGLIO, s.v. *Carruca*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., p. 928.

¹²⁸ 17, 2, 52, 15 (Ulpian) : ces dépenses sont à la charge de la société pour laquelle voyage un membre de la société (pour acheter des marchandises).

¹²⁹ 8, 3, 7, pr (Paul) ; 9, 1, 1, 9 (Ulpian). G. LAFAYE, s.v. *Plaustrum*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 504-506 ; G. HERZOG-HAUSER, s.v. *Plaustrum*, *RE* XX, 2, 1950, col. 2551-2556.

¹³⁰ 32, 1, 102, pr (Scaevola) (*lateralis uiatoria*).

¹³¹ 33, 10, 5, 1 (Paul).

¹³² 5, 1, 18, 1 (Ulpian) ; 5, 1, 79, pr (Ulpian) ; 17, 2, 52, 15 (Ulpian) ; 50, 4, 18, 12 (Arcadius) ; 50, 7, 11 et 12 (Paul). ANDRE et BASLEZ, *Voyager* cit., p. 471.

¹³³ 19, 2, 60, 8 (Labeo). CLOPPET, *Le droit* cit., pp. 312-313. Sans compter les tracasseries auxquelles étaient en but les voyageurs en général et les marchands en particulier. Sur la question des péages et des exemptions dont on peut bénéficier, voir R. CAGNAT, s.v. *Portorium*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 586-594 ; S. J. DE LAET, *Portorium. Études sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, Bruges 1949 ; F. VITTINGHOFF, s.v. *Portorium*, *RE* XXII, 1, 1953, col. 346-399 ; J.-M. ANDRE et M.-F. BASLEZ, *Voyager* cit., pp. 523sq. ; C. Nicolet, *Le monumentum Ephesenum, la loi Terentia-Cassia et les dîmes d'Asie*, «MEFRA», 111, 1, 1999, pp. 191-215 ; C. MOATTI, *Le contrôle* cit., pp. 947-948.

¹³⁴ 17, 2, 52, 15 (Ulpian).

¹³⁵ 4, 9, 5, pr (Gaius). Sur la signification du mot *stabulum*, qui peut désigner une auberge avec écurie ou une simple auberge, et du mot *stabularius*, voir F. LAMMERT, s.v. *Stabulum*, *RE* III A, 2, 1929, col. 1926 ; G. LAFAYE, s.v. *Stabulum*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 1448-1449 ; T. KLEBERG, *Hôtels et cabarets dans l'Antiquité*, Uppsala 1957, p. 18 ; J.-M. ANDRE et M.-F. BASLEZ, *Voyager* cit., p. 464.

¹³⁶ 4, 9, 6, pr (Paul).

¹³⁷ 4, 9, 6, 3 (Paul). E. SAGLIO, s.v. *Caupona*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 973-974.

¹³⁸ 47, 5, 1, 6 (Ulpian).

¹³⁹ 4, 9, 7, 6 (Ulpian).

¹⁴⁰ 4, 9, 7, 6 (Ulpian).

¹⁴¹ 4, 9, 1, 5 (Ulpian) ; 33, 7, 15, pr (Paul).

¹⁴² 33, 7, 13, pr (Paul).

dans ces auberges, à la disposition des voyageurs, et moyennant finance, de nombreuses prostituées¹⁴³.

Combien les voyageurs parcouraient-ils de kilomètres par jour ? Lors d'un procès, pour que les plaideurs soient là à la date fixée, le préteur compte 20 000 pas par jour, ce qui fait environ 30km¹⁴⁴. Même pour quelqu'un qui est à pied, c'est tout à fait faisable, à condition qu'il ne soit pas malade ou trop chargé¹⁴⁵.

Le *cursus publicus* constitue un cas particulier : ses utilisateurs ont la possibilité de réquisitionner des attelages, des animaux et des hommes¹⁴⁶. Ils peuvent ainsi voyager beaucoup plus rapidement que les autres. Ces facilités offertes par la poste publique expliquent que des voyageurs n'hésitent pas à se servir de faux *diplomata*, ces documents permettant des réquisitions dans le cadre du *cursus publicus*, et ce malgré la sévérité des sanctions¹⁴⁷.

Quand il choisit la voie maritime, le voyageur embarque sur un *navis*, mot générique pour désigner un bâtiment qui navigue sur mer et sur les fleuves, parfois même sur un étang¹⁴⁸. Certains navires cependant, que l'on utilise pour la navigation fluviale, ne conviennent pas pour la navigation maritime¹⁴⁹. On ne peut pas d'autre part choisir n'importe quel navire : certains sont des navires de transport, qui n'acceptent pas les voyageurs, mais uniquement des marchandises¹⁵⁰. D'autres n'acceptent que les voyageurs, et pas les cargaisons¹⁵¹. Il y a également les *scaphae*, qui servent au transbordement des marchandises en principe, mais peuvent aussi être utilisées comme canots de sauvetage¹⁵². Il faut le plus souvent payer pour son transport, aussi bien pour soi que pour ce que l'on a avec soi, sauf pour les vêtements et la nourriture quotidienne¹⁵³. Au prix du transport s'ajoutent les péages, en particulier dans les ports¹⁵⁴. On peut cependant récupérer le prix du transport, quand le navire a été perdu¹⁵⁵. Il est également possible de voyager gratuitement¹⁵⁶. La mer et le littoral

¹⁴³ 3, 2, 4, 2 (Ulpian) ; 23, 2, 43, pr-1 et 9 (Ulpian).

¹⁴⁴ 2, 11, 1 (Gaius). Cf. 38, 15, 2, 3 (Ulpian) ; 50, 16, 3, pr (Ulpian).

¹⁴⁵ Pour les différentes distances que pouvaient parcourir les habitants de l'empire, voir CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 224. Il compte, pour un voyageur ordinaire, une moyenne de 45km.

¹⁴⁶ 50, 4, 18, 4 et 29 (Arcadius). O. SEECK, s.v. *Cursus publicus*, *RE* IV, 2, 1901, col. 1846-1863 ; G. HUMBERT, s.v. *Cursus publicus*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 1645-1672 ; H.-G. PFLAUM, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain*, *Mém.Acad.Inscriptions*, XIV 1940, pp. 189-390 ; CASSON, *Travel* cit., pp. 182sq. ; H. BENDER, *Römischer Reisenverkehr. Cursus publicus und Privatreisen*, Stuttgart 1976 ; MITCHELL, *Requisitioned* cit., pp. 106-131 ; H. CHAPMAN, *The archaeological and other evidence for the organisation and operation of the cursus publicus*, Londres 1978.

¹⁴⁷ 48, 10, 27, 2 (Modestinus). Voir MITCHELL, *Requisitioned* cit., pp. 126-127 ; CHEVALLIER, *Les Voies* cit., p. 277 ; MOATTI, *Le contrôle* cit., pp. 941sq.

¹⁴⁸ 14, 1, 1, 6 (Ulpian). Dans ce dernier cas, il s'agit plus souvent de *schedia*. C. TORR, s.v. *Navis*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 24-40 ; J. ROUGE, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, Paris 1966 ; CASSON, *Ships* cit., à partir de la page 141 pour la période romaine.

¹⁴⁹ 14, 1, 1, 12 (Ulpian).

¹⁵⁰ 14, 1, 1, 12 (Ulpian). Il peut même y avoir une sélection dans les marchandises : des légumes, et pas des marbres, par exemple.

¹⁵¹ 14, 1, 1, 12 (Ulpian). C'est le cas des bateaux qui conduisent les voyageurs de Cassiopa ou Dyrrachium à Brindes. Voir J. ROUGE, *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, «*Archaeonautica*», IV 1984, p. 233 ; CHEVALLIER, *Voyages* cit., p. 112.

¹⁵² 14, 2, 4 (Callistrate). Voir P. GAUCKLER, s.v. *Scapha*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., p. 1113 ; ANDRE et BASLEZ, *Voyager* cit., p. 422.

¹⁵³ 4, 9, 4, 2 (Paul). Cela implique que la nourriture n'est pas fournie sur le bateau, à la différence de l'eau. J. ROUGE, *Romans grecs et navigation : le voyage de Leucippé et Clitophon de Beyrouth en Égypte*, «*Archaeonautica*», II 1979, p. 272 ; *id.*, *Le confort* cit., p. 224. Voir aussi 4, 9, 5, pr (Gaius).

¹⁵⁴ 50, 16, 17, 1 (Ulpian) ; 50, 16, 203, pr (Alfenus). Voir NICOLET, *Le monumentum* cit., p. 196 n. 14.

¹⁵⁵ 19, 2, 15, 6 (Ulpian).

¹⁵⁶ 4, 9, 3, 1 (Ulpian) ; 4, 9, 6, pr (Paul).

sont des lieux qui appartiennent à tous, on ne peut y faire ce que l'on veut, et en particulier des dégradations¹⁵⁷. On peut y construire, à condition que cela ne gêne pas les gens¹⁵⁸. Les fleuves quant à eux peuvent être publics ou privés, et les règles ne sont pas les mêmes pour les uns et pour les autres¹⁵⁹. Les fleuves publics sont cependant beaucoup plus nombreux que les fleuves privés¹⁶⁰. On ne peut pas interdire à quelqu'un de naviguer sur un fleuve public¹⁶¹. Il est interdit de jeter quelque chose dans un fleuve public ou sur une rive, de façon à détourner le cours du fleuve, sauf si c'est pour fortifier les rives ou pour protéger ses propriétés¹⁶², ou, quand on a une propriété sur les deux rives d'un fleuve public, de construire un pont privé¹⁶³. Comme pour les routes et les chemins, il faut veiller à ce que le fleuve public reste navigable, à ce que les conditions de mouillage ne soient pas détériorées¹⁶⁴. C'est ainsi que l'on peut faire une dérivation à partir d'un fleuve public, à condition qu'il ne soit pas navigable ou qu'il ne permette pas à un autre fleuve d'être navigable¹⁶⁵. Il faut également entretenir le fleuve et ses rives, en veillant à ne pas détériorer les conditions de navigation¹⁶⁶. Une route publique peut couper un fleuve, à condition que ce dernier puisse être traversé par un gué ou qu'il y ait un pont ou des bateaux¹⁶⁷.

Quand on part, on n'est jamais sûr d'arriver à la date prévue¹⁶⁸, ni même d'arriver du tout : un accident peut toujours survenir, ne serait-ce que de mourir de maladie¹⁶⁹. C'est pourquoi, avant de partir en voyage, certain(e)s prennent des dispositions d'ordre testamentaire¹⁷⁰. Il est d'ailleurs permis de faire plusieurs copies de son testament, en particulier quand on part par mer, pour en emporter une avec soi¹⁷¹. De même, il est possible de faire une donation avant de partir sur la mer, dans la pensée que l'on risque la mort¹⁷².

Parmi les dangers qui attendent le voyageur, certains peuvent être communs à tous ceux qui voyagent, d'autres peuvent être particuliers, en fonction du mode de transport choisi. Parmi les dangers communs, il y a toujours le risque de mauvais temps¹⁷³. C'est un risque qui est surtout grave pour ceux qui adoptent la voie maritime : le naufrage est souvent la suite logique du mauvais temps. Il arrive cependant que le navire, touché par la foudre, puisse

¹⁵⁷ 43, 8, 2, 9 (Ulpian) ; 43, 8, 3, pr-1 (Celse).

¹⁵⁸ 43, 8, 4 (Scaevola).

¹⁵⁹ 43, 12, 1, 1 à 4 (Ulpian).

¹⁶⁰ 1, 8, 4, 1 (Marcien).

¹⁶¹ 1, 8, 5, pr (Gaius) ; 43, 14, 1, pr-1 (Ulpian).

¹⁶² 43, 13, 1, pr (Ulpian) ; 43, 13, 1, 6 et 7 (Ulpian).

¹⁶³ 43, 12, 4 (Scaevola).

¹⁶⁴ 43, 12, 1, pr, 12 et 15sq. (Ulpian).

¹⁶⁵ 39, 3, 10, 2 (Ulpian) ; 43, 12, 1, 15 (Ulpian) ; 43, 12, 2 (Pomponius).

¹⁶⁶ 43, 15, 1, 1-2 (Ulpian).

¹⁶⁷ 8, 3, 38 (Paul).

¹⁶⁸ 1, 16, 5 (Papinien) : le voyage du gouverneur peut subir quelque retard ; 2, 11, 2, 8 (Ulpian) ; 45, 1, 137, 2 (Venuleius) : on peut arriver plus tôt que prévu grâce à une heureuse navigation ; 4, 6, 38, 1 (Ulpian) ; 28, 5, 4, 1 (Ulpian) : l'hiver rend les voyages difficiles, voire impossibles ; 45, 1, 137, 2 (Venuleius) : la durée du voyage peut varier en fonction de l'époque (hiver ou non), de l'âge, du sexe, de la santé ; 49, 16, 14, pr (Paul) : les soldats peuvent arriver après la fin de leur permission, parce qu'ils ont été retardés par des circonstances imprévues ou leur santé.

¹⁶⁹ 14, 2, 2, 5 (Paul). Dans 16, 3, 26, pr (Paul), on trouve l'expression *aliquid humanum* pour désigner ce qui peut arriver au cours d'un voyage, et *humanitas* dans 34, 4, 30, 2 (Scaevola).

¹⁷⁰ 16, 3, 26, pr (Paul).

¹⁷¹ 28, 1, 24, pr (Florentinus).

¹⁷² 39, 6, 3, pr (Paul).

¹⁷³ Ce motif avancé par ceux qui ne sont pas là au jour dit peut être considéré comme spécieux : si le temps est trop mauvais pour voyager par mer, on peut toujours voyager par terre, quand cela est possible bien sûr (2, 11, 2, 8, Ulpian). Voir aussi 2, 11, 2, 3 (Ulpian) ; 13, 5, 18, pr (Ulpian) ; 44, 3, 1, pr (Ulpian).

rejoindre un port, bien que son grément soit entièrement brûlé¹⁷⁴. Ou que le navire soit simplement ramené au port par le vent¹⁷⁵. Sur terre, le mauvais temps ne peut que retarder, au pire, le voyageur¹⁷⁶. Les fleuves peuvent également être un obstacle, quand ils grossissent, rendant les ponts qui les traversent impraticables, et que l'inondation qu'ils provoquent est importante, sans compter les autres calamités naturelles¹⁷⁷.

Auberges comme écuries ne sont pas des lieux de tout repos, des violences peuvent s'y produire¹⁷⁸. On peut y subir un dommage ou un vol, de la part même de l'aubergiste ; on court les mêmes risques sur un navire¹⁷⁹. C'est pourquoi il existe sur les navires un sous-officier qui est préposé à la garde des objets et marchandises¹⁸⁰. Les vols ne sont manifestement pas tous le fait de ceux qui travaillent sur les navires ou dans les auberges ou les écuries : il y a également des voyageurs indéliçats qui se livrent à ces pratiques¹⁸¹. On peut aussi être volé, capturé ou tué par des brigands¹⁸², des *grassatores*¹⁸³ ou des pirates¹⁸⁴, qui prennent d'assaut un navire ou une barque¹⁸⁵, ou enfin des naufrageurs¹⁸⁶. Le voyageur, qu'il choisisse la route terrestre ou maritime, a par conséquent le droit de porter des armes¹⁸⁷.

Pour ce qui est des dangers particuliers, les soldats risquent plus que les autres d'être capturés par l'ennemi au cours de leurs déplacements¹⁸⁸. Une femme peut être enlevée en cours de route¹⁸⁹. De façon plus générale, il y a le risque, quand on voyage par terre, d'être enseveli sous l'effondrement d'un édifice¹⁹⁰, écrasé par un véhicule ou blessé par des animaux¹⁹¹. Ou bien encore celui d'être tué par une branche jetée par un élagueur, qui n'a pas

¹⁷⁴ 14, 2, 6 (Julien).

¹⁷⁵ 39, 4, 15, pr (Alfenus).

¹⁷⁶ 2, 11, 2, 6-7 (Ulpian).

¹⁷⁷ 2, 11, 2, 7-8 (Ulpian) ; 2, 11, 2, 3 (Ulpian). Quand le fleuve est trop violent, il arrive cependant que l'on puisse le contourner.

¹⁷⁸ 4, 9, 3, 1 (Ulpian).

¹⁷⁹ 4, 9, 1, pr-1 (Ulpian) ; 4, 9, 1, 8 (Ulpian) ; 4, 9, 2 (Gaius) ; 4, 9, 4 et 6 (Paul), 5 (Gaius), 7 (Ulpian) ; 44, 7, 5, 6 (Gaius) ; 47, 5, 1 (Ulpian) ; avec en particulier la question de savoir jusqu'où celui qui frète le navire ou l'aubergiste est responsable, par exemple quand le coupable est un passager ou un voyageur, ou que le dommage a lieu hors du navire, ou encore que celui qui frète le navire a averti les passagers qu'il ne répondait pas des dommages.

¹⁸⁰ 4, 9, 1, 3 (Ulpian). Voir CASSON, *Ships* cit., p. 320 n. 83.

¹⁸¹ 4, 9, 1, 8 (Ulpian) ; 4, 9, 2 (Gaius) ; 47, 5, 1, 6 (Ulpian).

¹⁸² 12, 4, 5, 4 (Ulpian) ; 13, 6, 18, pr (Gaius) ; 17, 1, 26, 6 (Paul) ; 17, 2, 52, 4 (Ulpian) ; 35, 2, 30, pr (Maecianus) ; 36, 1, 18, 7 (Ulpian) ; 44, 7, 1, 4 (Gaius) ; 47, 9, 3, 2 (Ulpian) ; 49, 15, 19, 2 (Paul) ; 49, 16, 14, pr (Paul).

¹⁸³ 48, 19, 28, 10 (Callistrate).

¹⁸⁴ 4, 9, 3, 1 (Ulpian) ; 13, 6, 18, pr (Gaius) ; 14, 2, 2, 3-4 (Paul) ; 39, 6, 3, pr (Paul) ; 44, 7, 20, pr (Alfenus) : le pirate peut être un esclave ; 47, 9, 1, pr (Ulpian) ; 47, 9, 3, 1 (Ulpian) ; 47, 9, 5 (Gaius) ; 48, 7, 1, 1-2 (Marcien) ; 49, 15, 19, 2 (Paul).

¹⁸⁵ 2, 12, 3, pr (Ulpian) ; 47, 9, 3, 1-2 (Ulpian) ; 47, 9, 6 (Callistrate) : définition de ce en quoi consiste le fait d'assiéger un navire, le piller, le couler, le détruire, le transpercer, couper les cordages, déchirer les voiles, faire remonter les ancres. Il n'y a aucune différence entre la personne qui n'est pas un pirate et qui vole quelque chose au moment d'une attaque de pirates et les pirates qui volent au cours de leur attaque.

¹⁸⁶ 47, 9, 10 (Ulpian).

¹⁸⁷ 48, 6, 1, pr (Marcien) : on peut également porter des armes pour la chasse. Voir D. CLOUD, *Lex Iulia de vi : Part I-II*, «Athenaeum», LXXVI 1988, p. 579-595 et LXXVII 1989, pp. 427-465 ; A. LINTOTT, *Violence in Republican Rome*, Oxford 1992, pp. 107sq.

¹⁸⁸ 49, 16, 3, 12 (Modestin) ; 5, 5 (Menenius). Mais cela peut aussi être le cas des esclaves (19, 2, 13, pr, Ulpian) ou d'autres personnes (24, 1, 32, 14, Ulpian).

¹⁸⁹ 24, 2, 8, pr (Papinien).

¹⁹⁰ 9, 2, 15, 1 (Ulpian) ; 12, 4, 5, 4 (Ulpian) ; 36, 1, 18, 7 (Ulpian).

¹⁹¹ 9, 1, 1, 10 (Ulpian) : un bœuf écrase quelqu'un avec un chariot ; 9, 2, 8 (Gaius) : des mules (ou un cheval) écrasent quelqu'un ; 9, 2, 52, 2 (Alfenus) : un *puer* est écrasé lors d'un accident entre deux chariots conduits par

prévenu les gens qu'il allait jeter la branche¹⁹². On peut être atteint plus ou moins gravement par ce que lancent ou répandent des gens sur les routes, qu'elles soient publiques ou privées¹⁹³, ou encore par des objets qui tombent des toits voisins des routes¹⁹⁴. Le législateur se montre sévère dans ces cas-là, parce que c'est une nécessité absolue, dit-il, que les gens puissent circuler et s'arrêter sans crainte et sans danger¹⁹⁵.

Le passager d'un navire risque de faire naufrage¹⁹⁶. C'est un risque important, et le dommage qu'il entraîne est qualifié de « *fatalis* »¹⁹⁷. Une des conséquences du naufrage est la perte de la vie¹⁹⁸. On peut cependant, et heureusement, échapper à un naufrage, et ne perdre que ses biens¹⁹⁹. Les juristes consacrent beaucoup de place au cas du navire qui risque de faire naufrage, en particulier à propos du problème du jet²⁰⁰ : lorsque le navire est en danger, une solution consiste à couper le mât du navire²⁰¹ ; mais on peut aussi jeter des marchandises à la mer, pour alléger le navire²⁰². Tout le problème est de savoir quelles marchandises, et comment indemniser ensuite les propriétaires des marchandises en question²⁰³. Sans compter qu'il y a toujours des voyageurs sans marchandises : comment les faire participer²⁰⁴ ? Et ensuite, que faire de ces objets quand ils sont trouvés : ils restent en pratique la propriété de celui auquel ils appartenaient quand ils ont été jetés à la mer, le propriétaire effectuant le jet avec l'idée de récupérer ce qu'il jette²⁰⁵. Les juristes examinent donc le cas de ceux qui ramassent des objets qui arrivent sur le rivage après un naufrage, ainsi que celui des gens qui prennent des objets sur le lieu même d'un naufrage²⁰⁶. Le naufrage d'un navire n'est pas provoqué uniquement par une tempête. Des navires se percutent entre eux ou avec des barques : soit les marins n'ont rien fait pour éviter cela, soit l'accident est dû à la rupture d'un cordage, soit le vent a entraîné le navire²⁰⁷. Enfin, le naufrage n'est pas réservé aux gros

des mules ; la scène se passe sur le *clivus Capitolinus* ; elle pourrait se passer sur une route ; 12, 4, 5, 4 (Ulpian) ; 19, 2, 13, pr (Ulpian) : le responsable est un conducteur de *cisium*. CASSON, *Travel* cit., p. 350.

¹⁹² 9, 2, 31 (Paul). Cela est valable aussi bien pour les lieux publics que pour les lieux privés, à condition qu'il y ait un chemin. S'il n'y a pas de chemin, il n'y a pas faute, car l'élagueur ne peut pas deviner que quelqu'un va passer par là. De même, s'il a crié, l'élagueur n'est pas responsable. Cela est à rapprocher de 9, 2, 9, 4 (Ulpian) : cas d'un esclave tué par un javelot ; la responsabilité du lanceur du javelot n'est pas la même selon qu'il s'agit d'un soldat qui s'entraîne sur un terrain militaire ou non.

¹⁹³ 9, 3, 1, pr (Ulpian) ; 44, 7, 5, 5 (Gaius).

¹⁹⁴ 9, 3, 5, 6 (Ulpian) ; 44, 7, 5, 5 (Gaius).

¹⁹⁵ 9, 3, 1, 1-2 (Ulpian).

¹⁹⁶ 2, 12, 3, pr (Ulpian) ; 4, 9, 3, 1 (Ulpian) ; 6, 1, 16, 1 (Paul) ; 6, 1, 36, 1 (Gaius) ; 9, 2, 15, 1 (Ulpian) ; 13, 6, 18, pr (Gaius) ; 14, 2, 10, 1 (Labeo) ; 16, 3, 1, 1 (Ulpian) ; 16, 3, 18, pr (Neratius) ; 19, 2, 13, 1 (Ulpian) : le navire fait naufrage à l'embouchure du fleuve de Minturnes ; 19, 2, 13, 2 (Ulpian) : naufrage fluvial ; 19, 2, 31, pr (Alfenus) : il s'agit d'un chargement de blé ; 22, 2, 6, pr (Paul) ; 35, 2, 30, pr (Maecianus) ; 35, 2, 73, pr (Gaius) ; 36, 1, 18, 7 (Ulpian) ; 41, 2, 13, pr (Ulpian) : il s'agit d'un chargement de pierres sur le Tibre ; 44, 7, 1, 4 (Gaius) ; 45, 1, 122, 1 (Scaevola) ; 47, 9, 3, pr (Ulpian) ; 47, 9, 3, 8 (Ulpian).

¹⁹⁷ 4, 9, 3, 1 (Ulpian).

¹⁹⁸ 23, 4, 26, pr (Papinien) ; 24, 1, 32, 14 (Ulpian) ; 34, 5, 22, pr (Javolenus) et 23, pr (Gaius) ; 36, 1, 18, 7 (Ulpian).

¹⁹⁹ 2, 13, 7, pr (Paul) ; 17, 1, 26, 6 (Paul) ; 17, 2, 52, 4 (Ulpian) ; 41, 1, 44 (Ulpian) ; 41, 2, 21, 1 (Javolenus).

²⁰⁰ E. CUQ, s.v. *nafragium*, *Dictionnaire des Antiquités* cit., pp. 7-10 ; S. PLODZIEN, *Lex Rhodia de iactu. Étude historico-juridique concernant le commerce maritime en droit romain*, Lublin 1961 ; GAGE, *Romans grecs* cit., pp. 277sq. ; ANDRE et BASLEZ, *Voyager* cit., pp. 443-444 ; H. WAGNER, *Die «lex Rhodia de iactu»*, «*RIDA*» XLV 3e sér. 1997, pp. 357-380.

²⁰¹ 14, 2, 2, 1 (Paul) ; 14, 2, 3 (Papinien) ; 14, 2, 5, 1 (Hermogénien).

²⁰² 14, 2, 1 (Paul) ; 14, 2, 4, 1 (Callistrate) ; 14, 2, 8 (Julien) ; 19, 5, 14, pr (Ulpian) ; 41, 1, 9, 8 (Gaius) ; 47, 2, 43, 11 (Ulpian).

²⁰³ 14, 2, 1 (Paul) ; 14, 2, 2, pr (Paul) ; 14, 2, 2, 2 (Paul) (la seule chose que l'on ne doit pas jeter est la nourriture) ; 14, 2, 4, 1 (Callistrate) ; 41, 2, 21, 2 (Javolenus).

²⁰⁴ 14, 2, 2, pr (Paul).

²⁰⁵ 14, 2, 2, 7-8 (Paul) ; 14, 2, 4, 1-2 (Callistrate) ; 41, 1, 9, 8 (Gaius).

²⁰⁶ 47, 2, 43, 11 (Ulpian) ; 47, 9, 1, 5 (Ulpian) ; 47, 9, 3, pr (Ulpian) ; 47, 9, 5 (Gaius) ; 47, 9, 7 (Callistrate).

²⁰⁷ 9, 2, 29, 2-5 (Ulpian).

navires : des barques (*ratis*) peuvent subir le même sort²⁰⁸, ou être emportées par un fleuve et se retrouver dans un champ, dans le meilleur des cas²⁰⁹.

Les juristes donnent donc de nombreux renseignements concernant le voyage, et envisagent des aspects très différents. Mais les textes de loi ne suffisent pas, à eux seuls, à rendre compte des nombreuses réalités du voyage. C'est ainsi par exemple qu'un type de voyage est toujours absent de leurs préoccupations, ou du moins n'est jamais mentionné expressément : c'est le voyage d'agrément²¹⁰. Exceptés de très rares cas, où le motif du voyage n'est pas indiqué, on voyage toujours pour une raison bien précise, qui n'est pas touristique. Parmi les gens qui voyagent pour des raisons professionnelles, les médecins, les artistes/artisans ou les athlètes ne sont pas présentés en train de voyager. Le voyageur en tant que tel n'intéresse également que peu les juristes, c'est le statut particulier qu'il peut avoir qui les intéresse. Souvent aussi, ce n'est pas au moment où il voyage qu'ils s'intéressent au voyageur, sinon pour considérer le fait qu'il est absent ; c'est plus souvent le moment où il va partir ou celui où il est revenu qui est important.

Le but des juristes dont les textes sont rassemblés dans le *Digeste* n'est cependant pas de faire un manuel du voyage et du parfait voyageur, et ils envisagent d'ailleurs peu le voyage pour lui-même. Quand on regarde les titres des 50 livres du *Digeste*, on constate qu'il n'y en a que peu qui sont consacrés au voyage proprement dit : ils sont treize au total : un des titres du livre 4, neuf des titres du livre 43, deux des titres du livre 47 et un des titres du livre 50. Le passage du livre 4 est consacré aux marins, aubergistes et tenanciers d'un *stabulum*, les *stabularii* : ils doivent restituer ce qu'on leur a confié²¹¹. Au livre 43, les neuf titres traitent des chemins, des routes et des fleuves, privés et publics²¹². Le premier des titres du livre 47 revient sur les marins, les aubergistes et les *stabularii*²¹³ ; le second examine les cas d'incendies, d'effondrements, de naufrages et de navires pris d'assaut²¹⁴. Enfin le titre du livre 50 s'intéresse aux ambassades²¹⁵. Ce sont donc des aspects bien précis du voyage qui ont attiré l'attention des juristes : les voies de communication, terrestres et fluviales, publiques et privées, les ambassades, les malheurs (surtout maritimes) qui peuvent survenir au cours d'un voyage et la moralité des marins et des aubergistes. Cela n'a rien d'étonnant : ils s'intéressent avant tout aux domaines dans lesquels on peut et on doit légiférer, et qui concernent directement l'État. C'est pourquoi, parmi tous les types de voyageurs, ils consacrent un chapitre aux gouverneurs et aux ambassadeurs : il s'agit de voyages officiels. Si les marins et les aubergistes ne restituent pas ce qui leur a été confié, il s'agit de vol, un délit condamné par la loi, que le vol ait lieu durant un voyage ou non.

Mais il ne s'agit là que des titres qui ont un rapport premier et évident avec le voyage. Il en est d'autres, peu nombreux il est vrai, eux aussi, qui annoncent un contenu en relation, au

²⁰⁸ 14, 2, 4, pr (Callistrate).

²⁰⁹ 10, 4, 5, 4 (Ulpian) ; 13, 7, 30, pr (Paul) : la barque est vide ; 39, 2, 9, 3 (Neratius) ; 47, 9, 8 (Nerva).

²¹⁰ 2, 11, 2, 8 (Ulpian) : le texte évoque quelqu'un qui, alors qu'il n'a aucune obligation qui le presse, quitte Rome pour un municipe *uoluptatis causa*. L'expression peut désigner soit le voyage lui-même, soit le séjour qu'il compte faire. 49, 15, 2, pr (Marcellus) : les vaisseaux légers (*actuariae naues*) sont faits *uoluptatis causa*.

²¹¹ 4, 9 : *Nautae caupones stabularii ut recepta restituant*.

²¹² 43, 7 : *De locis et itineribus publicis* ; 43, 8 : *Ne quid in loco publico uel itinere fiat* ; 43, 9 : *De loco publico fruendo* ; 43, 10 : *De uia publica et si quid in ea factum esse dicatur* ; 43, 11 : *De uia publica et itinere publico reficiendo* ; 43, 12 : *De fluminibus, ne quid in flumine publico ripaue eius fiat, qui peius nauigetur* ; 43, 13 : *Ne quid in flumine publico fiat, quo aliter aqua fluat, atque uti priore aestate fluxit* ; 43, 14 : *Vt in flumine publico nauigare liceat* ; 43, 19 : *De itinere actuque priuato*.

²¹³ 47, 5 : *Furti aduersus nautas caupones stabularios*.

²¹⁴ 47, 9 : *De incendio, ruina naufragio rate naue expugnata*.

²¹⁵ 50, 7 : *De legationibus*.

moins pour une part, avec le voyage : les procès peuvent contraindre les gens à se déplacer²¹⁶, les esclaves bougent²¹⁷, les voyages maritimes ne sont pas sans risques²¹⁸. On peut également supposer que les juristes abordent le problème du voyage quand ils parlent des prêts maritimes²¹⁹. Justice, esclaves, prêts maritimes : il s'agit de domaines qui ne concernent pas uniquement le voyage, mais pour lesquels ce dernier occupe une place plus ou moins importante. Il est naturel que dans ce cadre, les juristes soient amenés à aborder des points particuliers en rapport avec ce sujet. Simplement, le voyage n'est pas abordé pour lui-même, il est traité en relation avec le sujet principal, dans la mesure où il constitue une possibilité.

Si les juristes ne traitaient du voyage qu'à propos de ces sujets, nous n'aurions pas autant de renseignements le concernant. Ils en parlent en fait beaucoup plus souvent que ne pourrait le laisser penser la lecture des différents titres. Quels sont donc les sujets qui leur permettent d'aborder les problèmes liés au voyage ? Sans compter les titres consacrés à la justice et au commerce²²⁰, déjà évoqués quand ils faisaient allusion au voyage, il s'agit le plus souvent de sujets d'ordre financier, testamentaire, militaire ou administratif. C'est ainsi que le thème du voyage apparaît à propos de la question des usufruits et des servitudes, des enterrements, des ventes, des locations, des garanties et des hypothèques, du mariage, des donations entre époux, des tuteurs, des testaments et des legs²²¹, de l'affranchissement, de la violence subie, de certains magistrats (préfet de la ville, gouverneurs de province) et des sénateurs, des charges et des magistratures municipales. Il s'agit en fait de sujets qui concernent l'ensemble de la vie quotidienne. Il n'est donc pas étonnant que les juristes soient ainsi amenés à étudier de nombreux aspects du voyage, alors qu'ils n'abordent que rarement la question de façon directe.

On ne peut demander aux textes du *Digeste* de donner plus qu'ils ne le peuvent. Les juristes se sont surtout attachés aux aspects techniques du voyage, et ils ne disent pas tout sur le sujet. Mais il est incontestable qu'ils consignent de nombreux aspects du voyage, dont certains sont particulièrement intéressants, parce qu'ils ne sont mentionnés que là. Certes, certains cas peuvent sembler extrêmes, ou ne doivent survenir que rarement. L'impression générale qui ressort de la lecture du *Digeste* est cependant celle de routes, terrestres ou maritimes, particulièrement fréquentées, par toutes sortes de gens et pour toutes sortes de raisons, d'un mouvement qui part aussi bien des provinces pour aller vers Rome que de Rome pour aller vers les provinces. Bref, d'un voyage qui fait partie intégrante de la vie des gens d'alors.

²¹⁶ 5, 1 : *De iudiciis* : *ubi quisque agere uel conveniri debeat* ; 49, 11 : *Eum qui appellauerit in prouincia defendi*.

²¹⁷ 18, 7 : *De seruis exportandis* : *uel si ita mancipium uenierit ut manumittatur uel contra*.

²¹⁸ 14, 2 : *De lege Rodia de iactu*.

²¹⁹ 22, 2 : *De nautico faenore*.

²²⁰ Souvent, ce qu'écrivent les juristes dans ce domaine évoque le voyage, mais c'est tout. Voir 19, 2, 11, 3 (Ulpien) : quelqu'un prend à ferme le transport du vin depuis la Campanie ; 19, 2, 61, 1 (Scaevola) : un navire chargé d'huile et de blé va de Cyrénaïque à Aquilée ; il est retenu neuf mois au port ; 45, 1, 122, 1 (Scaevola) : un navire va de Berytus, en Syrie, à Brindes, pour vendre des marchandises, en acheter à Brindes et repartir à Berytus ; le trajet prend 200 jours.

²²¹ 28, 1, 13, 1 (Marcien).