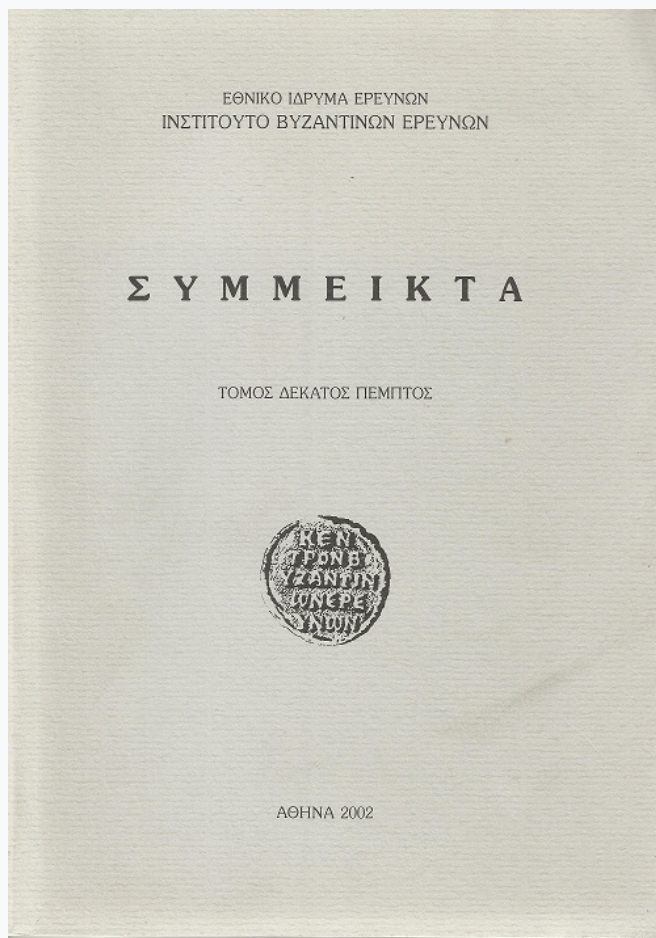


## Byzantina Symmeikta

Vol 15 (2002)

SYMMEIKTA 15



### Les couvents de l'espace égéen et leur activité maritime (Xe-XIIIe s.)

Marie NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU

doi: [10.12681/byzsym.891](https://doi.org/10.12681/byzsym.891)

Copyright © 2014, Marie NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

#### To cite this article:

NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU, M. (2008). Les couvents de l'espace égéen et leur activité maritime (Xe-XIIIe s.). *Byzantina Symmeikta*, 15, 109–130. <https://doi.org/10.12681/byzsym.891>

MARIE NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU

LES COUVENTS DE L'ESPACE ÉGÉEN  
ET LEUR ACTIVITÉ MARITIME (Xe-XIIIe s.)

Dans le Typikon du Mont Athos, que l'empereur Constantin IX le Monomaque a émis en 1045 afin de résoudre certains problèmes aigus d'ordre administratif et moral des couvents athonites, et pour adapter leur structure aux nouvelles conditions de vie<sup>1</sup>, la deuxième clause comporte la disposition suivante: «Certains moines et higoumènes, ayant construit des bateaux, vendent du vin et d'autres articles, ils arrivent à Constantinople et à d'autres villes et en font du commerce. En cherchant donc si dans le passé on leur avait accordé le droit de posséder des bateaux, nous avons trouvé «un typikon écrit et signé» (ἔγγραφον καὶ ἐνυπόγραφον τυπικὸν) du temps de feu l'empereur Basile [il s'agit de Basile II]<sup>2</sup>, rédigé avec le consentement

1. Le Typikon de Monomaque a été rédigé par le moine Kosmas Tzitziloukès, par autorisation de l'empereur, en collaboration avec le prôtos du Mont Athos et les higoumènes de Lavra, d'Iviron et de Vatopédi. Sur ce texte voir *Actes du Prôtaton*, éd. Denise PACHRYSSANTHOU, Paris 1975 [dorénavant: *Actes du Prôtaton*], No 8. Pour la situation des couvents athonites à cette époque et les causes qui ont provoqué la rédaction du nouveau Typikon, *ibid.*, 102 sq., et Denise PACHRYSSANTHOU, 'Ο 'Αθωνικός Μοναχισμός. 'Αρχές καὶ ὀργάνωση, Athènes 1992 [dorénavant: PACHRYSSANTHOU, 'Αθωνικός μοναχισμός], 269 sq. En comparaison avec le Typikon de Tsimiscès (émis en 972), le Typikon de Monomaque comporte huit nouvelles clauses (pour leur contenu, voir *Actes du Prôtaton*, 105 sq. = PACHRYSSANTHOU, 'Αθωνικός μοναχισμός, 276-280), dont la première et la plus longue concerne les bateaux des couvents.

2. PACHRYSSANTHOU, 'Αθωνικός μοναχισμός, 251-252 et notes 2-3, a bien montré que le dit «typikon» (le titre est exagéré) doit être identifié avec le document (actuellement perdu) que le moine Théophylacte rédigea en 998 sous l'ordre du domestique des Scholes Nicéphore. Ce document visait à compléter tout ce qui manquait du Typikon de Tsimiscès (ἐπι διορθώσει τοῦ τυπικοῦ ἡμῶν) et c'est alors qu'il a été réglé, entre autres, le «grand et commun problème des bateaux du Mont Athos». Pour le Typikon de Tsimiscès, voir *ibid.*, 253 sq. et *Actes du Prôtaton*, 95 sq.

du prôtos et de tous les moines; et ce document non seulement ne permettait pas ce moyen d'enrichissement spéculatif (*καπηλικὸν πορισμὸν*), mais au contraire l'interdisait sous peine d'expulsion totale du Mont Athos des moines qui auraient osé faire chose pareille. Il permettait seulement aux couvents de posséder de petits bateaux et d'aller vendre à Thessalonique et à ses alentours le vin excédent, dans le cas où des bateaux ne venaient pas de l'extérieur [pour acheter le vin sur place]; il leur défendait toutefois d'acheter et de vendre à d'autres personnes divers articles [c'est-à-dire de faire des échanges commerciaux], ce qui constitue avarice et cupidité (*ἴδιον φιλαργυρίας καὶ αἰσχροκερδίας*). On a donc voulu obliger les moines de suivre cette règle, mais ceux-ci ont vivement protesté, considérant la mesure «très lourde et onéreuse». Ils ont même sérieusement exprimé la décision de quitter ce jour même la Sainte Montagne, s'ils ne disposaient pas de bateaux pour le transport de tout ce qui était nécessaire au couvent, ainsi que pour la vente des fruits et du vin excédent. *Διεβεβαιώσαντο γὰρ ὡς, εἰ μὴ πλοῖα κέκηνται εἰς μετακομιδὴν τῶν τῆς μονῆς αὐτῶν χρειῶν καὶ διάπρασιν τῶν ὀπωρῶν καὶ τοῦ περιτεύοντος πσίν οἴνου, μηδεμίαν ἡμέραν ἐν τῷ ὄρει προσμεῖναι δύνασθαι*<sup>3</sup>. Ainsi, on a abouti à l'accord suivant: les couvents pourraient posséder de petits bateaux de tonnage de 200 ou de 300 modioi de mer<sup>4</sup> (= 3,40-5,10 m<sup>3</sup>), pour servir leurs nécessités vitales; ces bateaux auraient le droit de naviguer jusqu'à Thessalonique et à Ainos<sup>5</sup> vendre leurs produits excédentaires et acheter les nécessaires<sup>6</sup>. Sous certaines toutefois restrictions: les bateaux ne voyageraient pas durant le Grand Carême et ne feraient pas de commerce, sous peine de confiscation du bateau des transgresseurs. Les grands navires étaient totalement interdits. Cependant cette interdiction était en réalité théorique, car cette mesure ne touchait pas les couvents qui possédaient des bateaux en vertu des *chrysoboulla sigillia* (*τὰ δὲ μεγάλα πλοῖα κέκρηται παρασταλῆναι τέλεον, ἐκτὸς τῶν φιλοτιμηθέντων ἔχειν ταῦτα διὰ χρυσοβούλλων σιγιλλίων*)<sup>7</sup>. Mais, comme pratiquement les couvents pouvaient obtenir des privilèges par chrysobulles, cette clause signifiait que les couvents, au moins les

3. *Actes du Prôtaton*, p. 226-227, No 8, ll. 53-65.

4. Pour le modios de mer, mesure de capacité des bateaux, voir E. SCHILBACH, *Byzantinische Metrologie*, Munich 1970, 103-111.

5. Tandis qu'auparavant, selon le «Typikon» de 998, l'activité des bateaux athonites devait se limiter strictement à la région de Thessalonique, avec cette nouvelle disposition elle s'étendait jusqu'à Ainos, port important de la Thrace, près de l'embouchure de l'Evros.

6. *Actes du Prôtaton*, No 8, ll. 65-67.

7. *ibid.*, No 8, ll. 75-76. Cf. ΠΑΡΑΧΡΥΣΑΝΘΟΥ, *Ἀθωνικὸς μοναχισμὸς*, 277-278.

plus importants, pourraient posséder de grands bateaux, si ce droit leur avait été accordé par de document impérial.

Cette disposition du Typikon, confirmée, comme nous le verrons, dans la pratique par les documents monastiques de la même époque, exprime une réalité: que les couvents athonites et en général ceux de l'espace égéen, situés près des côtes et dans les îles, avaient, à cause de leur situation géographique, absolument besoin des moyens de transport maritimes, c'est-à-dire d'un nombre de bateaux, petits ou grands, qui leur assureraient la communication avec le monde extérieur, avec les centres administratifs, avec leurs métoques et leurs propriétés accessibles par la mer, et qui en même temps leur permettraient de se procurer les biens nécessaires pour la survivance des moines et l'entretien des couvents et de gérer leurs biens-fonds<sup>8</sup>. Cela explique pourquoi les couvents de la mer Égée ont fait, dès leur fondation, les démarches nécessaires pour obtenir des moyens de transports maritimes et leur exemption fiscale. Le moment était propice.

En effet, le danger arabe s'étant éloigné de la Méditerranée Orientale, à partir de la fin du Xe siècle la vie monastique de l'espace égéen commence à se déve- lopper. Tandis qu'auparavant les grandes unités monastiques se trouvaient surtout en Asie Mineure, à partir de la fin du Xe et jusqu'à la fin du XIIe siècle, de grands couvents ont été fondés au Mont Athos, dans les îles et sur les côtes grecques et même dans certaines régions balkaniques; ces couvents s'étaient vite développés devenant des centres spirituels et artistiques et en même temps déployant une importante activité économique. N. Svoronos exprime l'opinion que la fondation des couvents dans l'espace hellénique doit être mise en rapport avec l'effort du pouvoir central de Byzance pour reorganiser la péninsule Balkanique du point de vue tant ecclésiastique que politique; elle doit donc être placée dans le cadre de la politique oecuménique de l'Empire, qui a voulu durant le IXe et le Xe siècle faire de l'espace hellénique le centre d'une large politique vis-à-vis des Balkans<sup>9</sup>.

8. Cf. Bernadette MARTIN-HISARD, *La Vie de Jean et Euthyme et le statut du Monastère des Ibères sur l'Athos*, *REB* 49, 1991, 93 (§13 de la Vie), où il est noté que le couvent d'Iviron avait absolument besoin des marins expérimentés, car «toute notre subsistance arrive par mer». Cf. aussi la *Vie de Pierre l'Athonite*, texte rédigé vers 970-980, éd. Kirsop LAKE, *The Early days of Monachism on Mount Athos*, Oxford 1909, 25, où la Vierge, protectrice du Mont Athos, se présente prévoir entre autres l'activité maritime des couvents: *καὶ κατακυριεύσουσιν αὐτοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἕως θαλάσσης*.

9. Voir N. SVORONOS, *Ἡ σημασία τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ἁγίου Ὄρους γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐλλαδικοῦ κάρου*, *Karyès* 1987 [*Ἁγιορειτικὰ Τετράδια* 5], 62 sq. et 67 (1ère éd. dans: *Δελτίο τῆς Ἐταιρείας σπουδῶν νεοελληνικοῦ πολιτισμοῦ καὶ γενικῆς παιδείας* 6, 1984, 17-47). Cf. aussi K. PITSAKIS, À propos des monastères-armateurs à Byzance: les origines athonites, in *Griechenland und das Meer, Beiträge eines Symposium in Frankfurt im Dezember 1996*, Mannheim und Möhnesee 1999, 152.

Or, pour soutenir les nouveaux couvents et contribuer à leur entretien et à leur développement, l'État a octroyé à certains de leur bateaux, entre bien d'autres importants privilèges économiques, une exemption fiscale (*excoussia*)<sup>10</sup> de l'ensemble ou d'une partie d'impôts, de taxes et de charges prévus<sup>11</sup>. Ce privilège, qui sous certaines conditions a été conservé même durant le très troublé XIII<sup>e</sup> siècle, a connu des fluctuations et des changements, provoqués par des facteurs intérieurs et extérieurs, politiques et économiques.

L'exemption fiscale concernait un ou plusieurs bateaux d'une capacité précise, déterminée de façon explicite par les documents impériaux. La précision de la capacité d'un bateau exempt exigeait, bien évidemment, le contrôle de l'État. L'exposé détaillé de la procédure de ce contrôle dépasse le cadre du présent. Je me borne donc à noter que le bateau privilégié était construit par le couvent intéressé et équipé par des moines, que sa capacité se fixait suivant une règle précise<sup>12</sup> et que le jaugeage du bateau exigeait une procédure spéciale exécutée par des fonctionnaires du secréton de la mer à Constantinople<sup>13</sup> –procédure qui témoigne

10. Pour l'*excoussia* voir récemment N. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, *Fiscalité et exemption fiscale à Byzance (IXe-XIe s.)*, Athènes 1996 [Institut de Recherches Byzantines, Fondation Nationale de la Recherche Scientifique], 153-159.

11. A part les principaux impôts et taxes, il y avait un grand nombre d'obligations envers le fisc, charges, corvées etc. Leur énumération dans les documents est souvent extrêmement longue: voir p. ex. *Actes de Lavra I. Des origines à 1204*, éd. P. LEMERLE, A. GUILLOU, N. SVORONOS, Denise PAPACHRYSSANTHOU, Paris 1970 (dorénavant: *Actes de Lavra I*), No 55, ll. 32-64 et p. 282-287 (le commentaire); de même *Βυζαντινά έγγραφα της Μονής Πάτμου. Α', Αυτοκρατορικά*, éd. Era VRANOSSI, Athènes 1980 (dorénavant: *Actes de Patmos I*), No 7, ll. 19 sq., et No 23, ll. 8-9. Cf. Germaine ROUILLARD, Les taxes maritimes et commerciales d'après les actes de Patmos et de Lavra, in *Mélanges Charles Diehl I*, Paris 1930, 277-289.

12. Pour la règle voir le texte *Περὶ τοῦ ἐξάμου τῆς χαρτίσεως τῶν πλοίων*, daté du XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècle, éd. Sp. LAMPROS, Τρία κείμενα συμβάλλοντα εἰς τὴν ἱστορίαν τοῦ ναυτικοῦ παρὰ Βυζαντινοῖς, *NE 9*, 1912, 166-171, et la nouvelle édition Er. Schilbach, *Byzantinische metrologische Quellen*, Dusseldorf 1970, 126-130. Cf. I. KONIDARIS, Προσδιορισμὸς τῆς ἀτομικότητας πλοίου στὰ βυζαντινὰ έγγραφα τῆς Μονῆς Πάτμου, in *Ἀφιέρωμα εἰς Κωνσταντῖνον Ρόκαν*, Athènes 1985, 469-479 (=Id., *Ζητήματα βυζαντινοῦ καὶ ἐκκλησιαστικοῦ δικαίου*, I, Athènes 1990, 167-177); Id., *Τὸ δίκαιον τῆς μοναστηριακῆς περιουσίας ἀπὸ τοῦ 9ου μέχρι καὶ τοῦ 12ου αἰῶνος*, Athènes 1979, 229-233. Cf. aussi M. GOUDAS, Ἡ καταμέτρηση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἡ νηολόγησις καὶ φορολογία αὐτῶν κατὰ τοὺς βυζαντινοὺς χρόνους, *Βυζαντις* 1, 1909, 35-47.

13. Les archives de Patmos conservent trois *praxeis* du secréton de la mer, documents uniques tant du point de vue diplomatique que du point de vue de contenu, car ils sont parmi les rares actes des services centraux conservés jusqu'à nos jours et les seuls de ce genre diplomatique, qui donnent des témoignages précis, inconnus par ailleurs, sur la procédure du jaugeage des bateaux par le secréton de

de façon impressionnante de l'organisation parfaite de ce service, attestée jusqu'à la veille même de la prise de Constantinople par les Croisés<sup>14</sup>.

D'après le *Typikon* de Monomaque, tous les couvents athonites avaient le droit d'avoir de petits bateaux pour leur approvisionnement; mais, comme il ressort tout au moins de notre documentation, seulement certains couvents de la mer Égée avaient le droit de posséder des bateaux de grand tonnage. C'étaient précisément les couvents de Lavra, d'Iviron, des Amalfitains, de Vatopédi et de Chilandar au Mont Athos (je les cite suivant l'ordre chronologique de leur fondation), ainsi que le couvent de Saint Jean le Théologien à Patmos et le couvent de la Kosmosôteira à Ainos<sup>15</sup>.

Le couvent de Lavra fut le premier à avoir une activité maritime: déjà en 963, c'est-à-dire immédiatement après sa fondation, Lavra possédait un nombre de bateaux dont au moins l'un entre eux était de grand tonnage, avec équipage et passagers, et pouvait naviguer en pleine mer: selon le témoignage de la Vie de saint Athanase, fondateur de Lavra, le saint *ἐμβὰς... εἰς ἐν τῶν ὑπ' αὐτὸν πλοίων καὶ τὰ ἐν μέσῳ παραμείψας πελάγη διαπεραιούται τὴν Ἄβυδον, οὗ γενόμενος τοὺς μὲν ἄλλους τῶν συμπλεόντων παλινοστεῖν ἐκέλευε, τρεῖς δὲ μόνους τῶν πισοτιάτων συνεκδήμους δῆθεν ἐκέλευε*<sup>16</sup>. Il paraît qu'Athanase a vite montré un grand intérêt pour l'activité maritime des couvents athonites: il a fait construire, entre autres, des bateaux et des échelles (*ἐπίνεια*)<sup>17</sup> pour les embarcations de son couvent, de même

la mer: voir *Βυζαντινὰ ἔγγραφα τῆς Μονῆς Πάτμου Β'*. *Δημοσίων Λειτουργῶν*, éd. Marie NΥΣΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ-ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, Athènes 1980 (dorénavant: *Actes de Patmos II*), Nos 56, 59 et 60 et surtout p. 94 sq. (le commentaire avec la bibliographie). Voir aussi Marie NΥΣΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ-ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, *Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου (11ος-13ος αἰώνας)*, *Πρακτικὰ τοῦ Διεθνoῦς Συμποσίου «Ἱ. Μονὴ Ἁγ. Ἰωάννου τοῦ Θεολόγου-900 χρόνια ἱστορικῆς μαρτυρίας (1088-1988)»*, Πάτμος, 22-24 Σεπτεμβρίου 1988, Athènes 1989 (dorénavant: ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, *Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου*), 96-97 et 100-101; KONIDARIS, Προσδιορισμὸς τῆς ἀτομικότητας πλοίου (*op. cit.*). Pour les bureaux compétents voir Hélène AHRWEILER, Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance, *REB* 19, 1961, 250-252 (= EAD., *Études sur les structures administratives et sociales à Byzance*, Londres 1971, II).

14. *Actes de Patmos II*, No 60 (de décembre 1203). Cf. P. LEMERLE, Notes sur l'administration byzantine à la veille de la IV<sup>e</sup> Croisade d'après deux documents inédits des archives de Lavra, *REB* 19, 1961, 258-272 (= ID., *Le monde de Byzance: Histoire et Institutions*, Londres 1978, XXIV).

15. Cf. Hélène ANTONIADIS-BIBICOU, *Études d'histoire maritime de Byzance. À propos du Thème des Caraviens*, Paris 1966, 132-133.

16. *Vie de Saint Athanase A'*, éd. J. NORET, *Vitae duae antiquae Sancti Athanasii Athonitae*, Louvain 1982 [Corpus Christianorum, Series Graeca], 42.16-19; voir aussi la *Vie B'*, *ibid.*, 159-160, § 30, II. 15-18. Cf. ΠΑΡΑΧΡΥΣΣΑΝΘΟΥ, *Ἀθωνικὸς μοναχισμὸς*, 219 et notes 171-172.

17. Voir la *Vie de Saint Athanase A'*, éd. NORET, 55.23. Cf. ΠΙΤΣΑΚΙΣ, À propos des monastères-armateurs à Byzance: les origines athonites, 153 et note 5, qui propose la correction *καὶ ναῦς καὶ ἐπίνεια* au lieu de *καὶ ναοὺς καὶ ἐπίνεια* du texte.

qu'un port et un refuge (*καταγώνη*) pour les navigateurs, comme il le confirme lui-même dans son *Typikon*<sup>18</sup>. À la même époque, et de toute façon avant 984, l'empereur Basile II a octroyé par chrysobulle une exemption fiscale pour un bateau de Lavra de capacité de 6.000 modioi de mer (=102 m<sup>3</sup>)<sup>19</sup>. C'est la première exemption fiscale de bateau de Lavra et en général la première excoussia de bateau attestée par les sources. À noter que la capacité de ce navire est la plus grande que les monastères aient jamais possédée.

Cependant, en 984 Athanase a donné le chrysobulle de Basile II, avec l'exemption fiscale du bateau de 6.000 modioi qui y était mentionnée, à Jean l'Ibère, qui peu de temps auparavant (vers 979-80) avait fondé la laure dite de *Κλήμης*, devenue par la suite le couvent indépendant d'Iviron<sup>20</sup>. Le fait que ce privilège a été transféré d'un particulier à un autre par la simple remise du document original soulève des questions juridiques, puisque en principe n'importe quel transfert de bien devrait être justifié par un acte officiel<sup>21</sup>. Pour interpréter ce cas unique, on doit prendre en considération les liens d'Athanase et du couvent de Lavra avec Jean l'Ibère et le couvent d'Iviron –le second grand couvent conventuel fondé au Mont Athos. P. Lemerle remarque à ce propos que Jean l'Ibère avait transféré auparavant à Lavra l'île de Néoi par la simple remise d'un chrysobulle de Basile II, par lequel l'empereur lui avait fait don de cette île; or, c'est exactement ce qu'à son tour a fait Athanase, en remettant à Jean un autre chrysobulle de Basile II, qui accordait à Lavra l'exemption pour le bateau. D'après P. Lemerle, «ces chrysobulles de donation constituent des 'valeurs' transmissibles sans autres formalité par transfert du

18. Voir Ph. MEYER, *Die Haupturkunden für die Geschichte der Athosklöster*, Leipzig 1894, rééd. Amsterdam 1965, 114.20-22: *Οὐ κωλύσεις τὰ πρὸς τὴν χρεῖαν ἐπιχορηγεῖν τοῖς ἐν τῷ τοῦ λιμένος καταγῶνι ἀποκειμαζομένοις, ὅσας ἡμέρας ἢ μῆνας κρατηθῶσιν.*

19. *Actes d'Iviron I*, éd. J. LEFORT, N. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, Denise PAPACHRYSSANTHOU, Hélène MÈTREVÈLLI, Paris 1985 (dorénavant: *Actes d'Iviron I*), No 6: il s'agit d'une *ἔγγραφος ἀσφάλεια* de l'higoumène de Lavra Athanase de l'an 984, où aux ll. 22-23 il est expressément dit: *τὸ χρυσοβούλλιον τοῦ κυροῦ Βασιλείου τοῦ βασιλέως τὸ ἐξκουσεῦον πλοῖον χωρήσεως χιλιάδων ἑξ, ὅπερ ἡμῖν ἐδωρήσατο ὁ εἰρημένος εὐσεβέστατος βασιλεύς.*

20. *Ibid.*, No 6, ll. 21-24: *Καὶ ἤδη δωρούμεθα αὐτῷ (=τῷ Ἰωάννῃ) τὸ χρυσοβούλλιον τοῦ κυροῦ Βασιλείου τοῦ βασιλέως τὸ ἐξκουσεῦον πλοῖον χωρήσεως χιλιάδων ἑξ... τοῦ ἔχειν αὐτὸν τε καὶ τὴν κατ' αὐτὸν λαύραν τὸ τοιοῦτον χρυσοβούλλιον εἰς τοὺς ἑξῆς ἅπαντας καὶ διηνεκεῖς χρόνους εἰς τελείαν ἐξουσίαν καὶ ἀναφαιρετον δεσποτείαν.*

21. Cf. *ibid.*, p. 136-137, le commentaire, et *Actes de Lavra I*, p. 43-44, le commentaire de P. Lemerle.

titre. C'est bien dans l'esprit du temps<sup>22</sup>. Dans cet ordre d'idée j'ajoute que Jean l'Ibère était disciple d'Athanase, qu'à l'origine lui et ses moines ont trouvé refuge au koinobion d'Athanase, que la laure de *Κλήμης* dépendait au début du couvent de Lavra et qu'Athanase dans sa Diatyposis confiait après sa mort l'épitropeia de Lavra à Jean et à son successeur<sup>23</sup>. De plus, dans le *Typikon* d'Iviron on prévoyait des messes à la mémoire d'Athanase, considéré comme le père spirituel des fondateurs de ce couvent<sup>24</sup>. Par conséquent il y avait entre les deux couvents non seulement une collaboration étroite mais aussi une certaine communauté de vie et d'administration. Cette communauté expliquerait le transfert du bateau avec le chrysobulle. D'ailleurs, comme on l'a bien souligné, en réalité «le chrysobulle restait commun aux deux couvents», du moment qu'il comportait également l'exemption de vingt cinq feux (*οικοί*) à Chrysopolis payant l'impôt à Lavra. Ainsi, selon une clause particulière «s'il arrive que les agents du fisc veulent consulter ce chrysobulle (pour l'exemption de ses *οικοί*), ce dernier devra leur être présenté par les moines de la laure *τοῦ Κλήμης*, et par la suite ce chrysobulle reviendra en possession des moines *τοῦ Κλήμης*»<sup>25</sup>. Sous ces conditions, Athanase, fondateur et responsable de la vie

22. *Ibid.*, p. 44 note 157. Cf. *Actes d'Iviron I*, No 6, ll. 15-16: *καὶ παρὰ τοῦ κυροῦ Βασιλείου τοῦ βασιλέως ἕτερον χρυσοβούλλιον ἐδωρήθη αὐτῷ (=Jean l'Ibère) περὶ τῆς νήσου τῶν Νέων, ὅπερ ἐν τῇ Λαύρᾳ δέδωκε.*

23. MEYER, *Die Haupturkunden für die Geschichte der Athosklöster*, 124-125, et surtout 128.1-16: *Τῷ δὲ ἐπιτρόπῳ μου τῷ μοναχῷ Ἰωάννῃ τῷ Ἰβηρῇ ἐντέλλομαι καὶ ἐπισκήπτω ἀπὸ κυρίου Θεοῦ καὶ τῆς Ὑπεραγίας ἡμῶν Θεοτόκου, ἵνα μετὰ τὴν ἐμὴν τελευτὴν οὕτω διατεθῆ πρὸς τε τὴν ἐν Χριστῷ συνοδίαν καὶ τὴν λαύραν καὶ εἰς πάντα τὰ περὶ αὐτὴν τὰ ἐντὸς τοῦ ὄρους καὶ τὰ ἐκτός... καὶ σὺν τοῖς ἀδελφοῖς προσκαρτερεῖται ἐν τῇ λαύρᾳ ἡμέρας οὐκ ὀλίγας... Οὕτω καὶ μετὰ τῶν προκρίτων ἀδελφῶν καὶ λογιωτέρων καὶ πνευματικωτέρων συμβουλευόμενος καὶ γυμνάζων ἐπὶ πολὺ καὶ βασανίζων τὰς τε γνώμας καὶ τὰς κρίσεις αὐτῶν τε καὶ τῶν λοιπῶν, προχειρίζετο καθηγούμενος. Cf. aussi *ibid.*, 127.6 sq.: *Πρὸς δὲ τὴν λαύραν τοῦ κυροῦ Ἰωάννου καὶ πρὸς τοὺς ἀδελφοὺς τοὺς περὶ αὐτὸν τὴν αὐτὴν διάθεσιν καὶ πνευματικὴν ἀγάπην ἐντέλλομαι διαφυλαχθῆναι παρ' ὑμῶν (=les moines de Lavra), ἧν ἐβλέπετε τὸν ταπεινὸν ἐμὲ ἔχοντα καὶ διατηροῦντα. Cf. *Actes du Prôtaton*, 83 sq., et *Actes d'Iviron I*, 36-37 (sur les liens entre saint Athanase et Jean l'Ibère).**

24. Cf. SVORONOS, *Ἡ σημασία τῆς ἱδρύσεως τοῦ Ἁγίου Ὀρους*, 50 et P. LEMERLE, *Actes de Lavra I*, 41 sq.

25. *Actes d'Iviron I*, No 6, ll. 32-37: *Ἐπεὶ δὲ ἐν τῷ αὐτῷ χρυσοβούλλιῳ περιέχονται οἴκοι εἰκοσιπέντε, ... ἐξκουσεύομενοι ἐν Χρυσουπόλει καὶ ἐν τῇ καθ' ἡμᾶς τελοῦντες Λαύρα, ἐάν ποτε συμβῆ ζήτησις γενέσθαι τοῦ χρυσοβούλλιου πρὸς ὑπόδειξιν καὶ πληροφορίαν τῶν τὰ τοιαῦτα ἐξερευνόντων πρακτόρων, διοριζόμεθα ἵνα παρέχωσιν οἱ τῆς εὐαγεσιότητος λαύρας τοῦ Κλήμης, καθ' ὃν καιρὸν ζητηθῆ τὸ τοιοῦτον χρυσοβούλλιον, ... ἀποσταλείτω τοῖς βουλομένοις εὐλόγως αὐτὸ καθιδεῖν, καὶ πάλιν ἀναλαμβάνεσθωσαν αὐτὸ οἱ τῆς λαύρας τοῦ Κλήμης ἀδελφοὶ ἐν τῇ οἰκείᾳ μονῇ; cf. *ibid.*, p. 137 (commentaire).*



monastique de l’Athos, a voulu donner au couvent d’Iviron, nouvellement fondé, la possibilité de couvrir les divers besoins de survivance et de communication, qui rendaient indispensable la possession d’un bateau exempt d’impôt, puisque, comme le soulignent les Ibèrites eux-mêmes, «toute notre survivance arrive par mer»<sup>26</sup>. Athanase dans le dit document caractérise cette donation comme «un petit et minime don» (*μικρὸν καὶ εὐτελὲς δῶρον*) vis-à-vis «de nombreuses donations incomparablement plus grandes» (*ἀντὶ τῶν πολλῶν τούτων καὶ ἀσυγκρίτως μεγάλων δωρεῶν*)<sup>27</sup> de Jean l’Ibère en faveur de Lavra. En effet, comme il est bien attesté, le fondateur du couvent d’Iviron, qui appartenait à une famille aristocratique de Géorgie, avait des relations étroites avec le palais et les empereurs et disposait de grands moyens économiques qui lui permettaient de faire d’importantes donations non seulement à Lavra mais aussi aux autres monastères<sup>28</sup>. Parmi ses donations à Lavra compte l’île de Néoi, déjà citée, ainsi qu’un petit bateau de 100 modioi<sup>29</sup>.

En 985, juste un an après cette donation, les moines d’Iviron ont reçu l’autorisation du prôtos de l’Athos de construire à Galéagra, qui était le meilleur mouillage de la région, un refuge (*καταγῶγι*) pour les marins; ils avaient même l’intention d’en faire un port à l’usage de tous les couvents<sup>30</sup>. Plus encore, entre 991 et 996, du vivant du prôtos Jean, les Ibèrites ont acquis le terrain dit Chelandin, pour l’employer comme mouillage du domaine (*ἀγρός*) de Kyparissiou<sup>31</sup>. Ces initiatives

26. Voir plus haut note 8, le passage dans la *Vie de Jean et Euthyme*.

27. *Actes d’Iviron I*, No 6, ll 19-20; cf. aussi p. 36-37.

28. Pour Jean l’Ibère et ses relations avec les empereurs de Byzance voir PACHRYSSANTHOU, *Ἀθωνικὸς μοναχισμὸς*, 228 sq.; *Actes d’Iviron I*, p. 13-38 (commentaire de J. LEFORT). Voir aussi la liste des donations à Lavra et aux autres couvents dans la *Vie de Jean et Euthyme*, § 16-17 (éd. MARTIN-HISARD, *op. cit.*, 94-96).

29. Pour le petit bateau *ibid.*, § 16 (p. 95, l. 39). Pour l’île de Néoi, voir ci-dessus, note 22.

30. *Actes d’Iviron I*, No 7 (de Thomas, prôtos du Mont Athos), ll. 46-51: *Ἐπεὶ καὶ εἰς τὴν λεγομένην Γαλεάγραν, τουτέστιν εἰς τὸν ὄρμον τῆς Μέσης, ὅπερ ἐστὶ κοινοτόπιον πάντων ἡμῶν τῶν ἐν τῷ Ὀρει, ἠθελήσατε ...οἴκημα λόγῳ καταγωγίου οἰκοδομησαί, ὡς πλησίον διακειμένον τοῦ εἰρημένου ὄρμου τῆς εὐαγεστάτης ὑμῶν λαύρας τῆς Ὑπεραγίας Θεοτόκου τῆς λεγομένης τοῦ Κλήμεντος*, *ibid.*, ll. 51-52: *ἀλλὰ καὶ περὶ τοῦ λιμένος αἰτούμεθα ὑμᾶς ἵνα, εἰ ἐστὶ πρὸς δύναμιν ἡμῶν, κατασκευάσετε καθ’ ὅσον ἐνδέχεται πρὸς ἀνάπαυσιν καὶ σωτηρίαν πάντων ἡμῶν καὶ τῶν παραβαλλόντων πλοιαρίων ἐκεῖσε*. Cf. *ibid.*, le commentaire, p. 37 et note 4. Cf. aussi *Actes de Kutilmus*, éd. P. LEMERLE, 2e éd. Paris 1988, p. 55.

31. *Actes d’Iviron I*, No 18, ll. 7-9 (de 1013): *ἐπεὶ οὖν καὶ ἔτι ζῶντος τοῦ μακαρίτου πρώτου τοῦ κυροῦ Ἰωάννου ἐδόθη ὑμῖν ἐν ἐκείνῳ τῷ μέρει τόπος, τὸ λεγόμενον Χελάνδιν, εἰς ὄρμυσιν τοῦ ἀγροῦ τοῦ Κυπαρισίου*. Cf. *ibid.*, 74 (pour la topographie de la région).

montrent que très tôt les moines d'Iviron avaient développé une importante activité maritime. La possession des bateaux par ce couvent, leur construction et leur activité, ainsi que la présence des constructeurs de bateaux et des marins sont bien attestées jusqu'au début du XIe siècle<sup>32</sup>. Cependant, il est étonnant que de toute cette activité nous ne disposons par la suite aucun témoignage qui nous permettrait de suivre la durée de l'excoussia, ainsi que l'activité maritime du couvent. Même le Typikon de Monomaque n'en fait pas la moindre mention.

Quant à la puissance maritime de Lavra, le fait que cet important monastère avait la facilité de se priver d'un grand bateau exempt d'impôts, permet de supposer qu'il en avait déjà d'autres en tout ou en partie exempts, ce qui est indirectement confirmé par son infrastructure maritime, mentionnée plus haut<sup>33</sup>. D'ailleurs un document postérieur (daté de 1102) relate qu'au XIe siècle Lavra possédait sept bateaux de capacité totale de 16.000 modioi (=272 m<sup>3</sup>), exempts de toute obligation fiscale<sup>34</sup> –une vraie flottille, la plus grande que les couvents aient jamais possédée. Si cette mention correspond à la réalité, je tends à supposer que Lavra ait acquis ces bateaux privilégiés progressivement, au cours du XIe siècle, mais nous n'avons aucun témoignage à ce sujet<sup>35</sup>. Toutefois, à la fin du XIe siècle la situation avait totalement changé car, selon le document, «l'insuffisance des revenus a affecté Lavra, à tel point qu'elle ne possédait plus que deux ou trois petits bateaux de faible tonnage» (*ἡ ἐπισυμβάσα τῶν προσόδων ἀπορία ἐστενοχώρησε ταύτην ὥστε ὀλίγων τὰ νῦν χιλιάδων πλοῖα δύο [εἴτε καὶ τρία] τὰ νῦν κεκτῆσθαι*), qui n'étaient pas en état de servir les besoins du couvent; de plus, le document mentionne vaguement que divers prostagmata des empereurs antérieurs à Alexis Ier ont porté atteinte (*διεσεῖοντο*) à l'exemption dont jouissaient les bateaux<sup>36</sup>. Les raisons, intérieures ou extérieures, ayant provoqué la perte de ces bateaux, ne sont pas attestées; car

32. Les témoignages dans la *Vie de Jean et Euthyme* sont bien éloquentes: voir éd. MARTIN-HISARD, 93: «On ne peut non plus satisfaire les exigences d'une laure de cette importance [=d'Iviron]... sans constructeurs de bateaux»; p. 119: «du départ d'un bateau, de l'arrivée d'un bateau chargé de froment»; p. 121: «l'économe avait sous sa responsabilité... les marins». Voir aussi *Actes d'Iviron I*, p. 37 note 4.

33. Voir ci-dessus p. 113-114 et notes 17-18.

34. *Actes de Lavra I*, No 55, l. 1-2 (de 1102).

35. Durant le XIe siècle il n'y avait aucun témoignage précis sur les bateaux de Lavra, sauf la mention générale dans le Typikon de Monomaque. C'était de même pour le XIIe siècle (entre 1102 et 1196) bien que la documentation datant de cette époque ne manque pas (voir *Actes de Lavra I*, Nos 13-53 du XIe et 56-66 du XIIe siècle). Cf. le même silence des sources pour le couvent de Patmos durant le XIIe siècle: voir plus bas, p. 121 et note 53.

36. *Actes de Lavra I*, No 55, ll. 2-3 et 5-6.

l'augmentation considérable du nombre des moines (*τὸ πλεονᾶσαν πλῆθος τῶν μοναχῶν*), présentée comme la cause de cette perte, ne peut pas être, à mon avis, une explication satisfaisante. Le fait crée certains doutes et il est d'autant plus inexplicable que Lavra était alors le plus riche monastère avec une grande propriété foncière<sup>37</sup>, qui évidemment devrait lui rapporter une production agricole importante, et par conséquent des revenus découlant de son surplus; le couvent avait donc besoin de moyens maritimes pour le transport, au moins en partie par la mer, des articles excédentaires. On se demande si les événements politiques et la crise générale du XI<sup>e</sup> siècle<sup>38</sup>, ou les attaques des pirates, les invasions des Normands et l'apparition des Vénitiens dans les eaux grecques, n'étaient pas une des causes de cette perte –si perte fut-elle. Toutefois en 1102 Alexis I<sup>er</sup> Comnène a octroyé par chrysobulle à Lavra le droit de posséder quatre bateaux de capacité totale de 6.000 modioi, exempts d'impôts et de toutes les charges, qui étaient, comme nous l'avons déjà noté, très importantes<sup>39</sup>. Il est à remarquer que la nouvelle exemption de 6.000 modioi était tout à fait identique au premier octroi de Basile II, ce qui nous amène à avoir certaine réserve quant à l'exactitude du témoignage concernant les 16.000 modioi précédents<sup>40</sup>. Le couvent continua à posséder des bateaux au moins jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et à circuler partout y compris à Constantinople, mais déjà il envisageait des difficultés de la part des agents du fisc pour la vente du vin<sup>41</sup>. Au XIII<sup>e</sup> siècle et jusqu'en 1329 les documents font vaguement mention des bateaux de Lavra<sup>42</sup>, sans précision de leur nombre et de leur tonnage, et après 1329 aucun témoignage n'en est plus attesté.

Le couvent de Vatopédi, fondé certainement vers 980<sup>43</sup>, avait été autorisé déjà avant 1045 à détenir un grand bateau, avec le consentement du prôtos et de tous les higoumènes de l'Athos, selon le Typikon de Monomaque: *καὶ τῆς τοῦ Βατοπε-*

37. Cf. N. SVORONOS, Le domaine de Lavra jusqu'en 1204, in *Actes de Lavra I*, 71 sq.

38. Pour le XI<sup>e</sup> siècle et la crise de la fin du siècle voir P. LEMERLE, *Cinq études sur le XI<sup>e</sup> siècle byzantin*, Paris 1977, et surtout le chap. V, p. 249 sq.

39. *Actes de Lavra I*, No 55, p. 285 sq. (le texte).

40. Cf. *Actes de Lavra I*, No 55, p. 285, où les éditeurs expriment aussi des doutes quant à l'exactitude de ce témoignage; à noter que le document de 1102 ne nous est conservé qu'en copies.

41. Voir en détail *ibid.*, Nos 67 et 68 (de 1196).

42. *Actes de Lavra II. De 1204 à 1328*, éd. P. LEMERLE, A. GUILLOU, N. SVORONOS, Denise PAPACHRYSSANTHOU, Paris 1977 (dorénavant: *Actes de Lavra II*), Nos 72 (de 1263), 89 (de 1298) et 118 (de 1329).

43. *Actes de Vatopédi I. Des origines à 1329*, éd. J. BOMPAIRE, J. LEFORT, Vassiliki KRAVARI, Chr. GIROS, Paris 2001 (dorénavant: *Actes de Vatopédi I*), p. 9.

δίου μονῆς οἷα καὶ ταύτης ἔκπαλαι τυπωθείσης πλοῖον κεκτῆσθαι δι' ἐγγράφου ἀρεσκείας καὶ θελήσεως τοῦ τπνικαῦτα πρώτου καὶ τῶν λοιπῶν τοῦ Ὁρους καθηγουμένων<sup>44</sup>. Cependant, il est étonnant qu'il n'y en ait aucune mention dans les documents d'archives de Vatopédi, même pas un indice, direct ou indirect, dans les autres sources diplomatiques ou littéraires; ainsi nous ignorons l'identité de ce bateau, son activité, ainsi que la durée et l'éventuel développement de ce privilège<sup>45</sup>.

Le couvent latin des Amalfitains, fondé vers la fin du Xe siècle, avait également le droit de posséder un bateau de grand tonnage et de naviguer jusqu'à Constantinople, non pas pour faire du commerce mais uniquement pour la collecte des donations offertes par l'importante paroisse des Amalfitains à la Capitale; la possession donc de ce bateau était indispensable pour l'entretien du couvent et la survie de ses moines, comme relate le Typikon de Monomaque: ἀλλὰ καὶ περὶ πλοίου μεγάλου ὠκονόμῃται παρὰ πάντων ἵνα κέκτῃται ἡ μονὴ τῶν Ἀμαλφηνῶν, διὰ τὸ μὴ ἄλλως ταύτην δύνασθαι συνεστάναι, μὴ μέντοι δὲ εἰς ἐμπορείας τούτῳ χρῆσθαι, ἀλλ' εἰσέρχεσθαι δι' αὐτοῦ εἰς τὴν βασιλεύουσαν καὶ εἰσάγειν εἴ τι ἐκ τῆς καὶ αὐτοῦς μονῆς βούλονται καὶ παρὰ τῶν φιλοχρίστων διακονεῖσθαι<sup>46</sup>. À part cette mention du Typikon il n'y a aucun autre témoignage sur la capacité et l'activité de ce bateau avant et après 1045.

À l'exception donc de Lavra, nous ne disposons aucun témoignage concernant les bateaux et l'activité maritime des autres couvents athonites à partir du début du XIe siècle, sauf quelques mentions générales dans le Typikon de Monomaque et le bateau de Chilandar, dont nous parlerons plus bas.

Au Nord-Est de la mer Égée, près d'Ainos, point important de la région, a été fondé en 1151-52 le couvent de Kosmosôteira par le sébastocrator Isaac Comnène, troisième fils de l'empereur Alexis Ier. D'après son Typikon de l'an 1152, le couvent possédait, à part un *sandalion* (petit bateau) pour la pêche dans le fleuve, douze bateaux et une exemption fiscale d'une capacité totale de 4.000 modioi de mer (=68 m<sup>3</sup>). Ce privilège a été concédé par Alexis Ier, de son vivant —donc avant 1118—, personnellement à Isaac, qui l'a transféré au couvent en 1152, lors de sa fondation<sup>47</sup>.

44. *Actes du Prôtaton*, No 8, ll. 76-77.

45. Aucune mention dans *Actes de Vatopédi I*.

46. *Actes du Prôtaton*, No 8, ll. 99-101. Cf. A. PERTUSI, Nuovi documenti sui Benedettini Amalfitani dell'Athos, *Aevum* 27, 1953, 1-30; P. LEMERLE, Les archives du monastère des Amalfitains au Mont Athos, *EEBS* 23, 1953, 548-566; voir aussi *Actes d'Iviron I*, p. 36, 137, 146.

47. Voir L. PETIT, Typikon du monastère de la Kosmosoteira près d'Ainos, *Izvestija Russkago Archeologičeskago Instituta v Konstantinopole* 13, 1908, 17-77, et surtout §69, p. 53.5-7: ἔτι τε τὰ διὰ χρυσοβούλλου λόγου τοῦ ἀοιδίμου αὐθέντου καὶ πατρός μου ἐπιβραβευθέντα μοι πλοῖα δώδεκα ἐν

Les sources ne fournissent pas d'autres témoignages sur l'activité maritime et commerciale des bateaux de ce couvent.

Au Sud-Est de la mer Égée, à l'île de Patmos a été fondé en avril 1088 le couvent de Saint Jean le Théologien par Alexis Ier Comnène. Le même mois l'empereur a octroyé au couvent par chrysobulle une exemption fiscale pour un bateau d'une capacité de 500 modioi (=8,50 m<sup>3</sup>), que le monastère devait construire<sup>48</sup>. Le bateau pouvait naviguer partout dans les régions et les îles de l'Est et de l'Ouest de l'Empire byzantin: ὅπου δὴ καὶ ὅποτε βούλεται εἰς τὰ τῆς ἐώας ἅπαντα μέρη καὶ τὰ ἐσπέρια, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὰς ἀπανταχοῦ νήσους. À part ce bateau exempt, le couvent de Patmos possédait aussi à cette époque trois autres vaisseaux: en effet, dans son «Testament secret», daté de 1093, le fondateur et higoumène du couvent Saint Christodule mentionne que le couvent avait déjà quatre bateaux, dont un petit «platidion», gouverné par les moines, ainsi qu'un «koutrouvin» (de tonnage relativement important) et un «platidion dikartarton» (embarcation légère), tous les deux «pistikevoména», c'est-à-dire confiés pour exploitation économique à des laïcs – appelés armateurs (ναύκληροι)<sup>49</sup>; ce qui prouve que le couvent avait déjà déployé, directement ou bien par l'intermédiaire des personnes privées, une activité écono-

*ἐξκουσεῖα τούτων χωρήσεως τεσσάρων χιλιάδων. Ταῦτα τοιγαροῦν πάντα προσκυροῦμεν τῇ ἀγίᾳ μονῇ*. (Voir aussi p. 50-51, §66, pour le sandalion). Nouvelle édition de G. PAPAZOGLOU, *Τυπικὸν Ἰσαακίου Ἀλεξίου Κομνηνοῦ τῆς μονῆς Θεοτόκου τῆς Κοσμοσωτεῖρας (1151/52)*, Komotini 1994, 98-99. Cf. Stefan SINOS, *Die Klosterkirche der Kosmosoteira in Bera (Vira)*, Munich 1985, 8 sq. Le passage du Typikon ne précise pas si cette excoussia de 4.000 modioi couvrait une partie ou le total des douze bateaux; ce dernier cas nous paraît moins probable, car la capacité moyenne des bateaux oscillerait alors entre 300 et 350 modioi –en d'autres termes il aurait à faire de petites embarcations dont le tonnage serait inférieur au tonnage minimum de 500 modioi attesté à cette époque par les documents pour les navires d'autres monastères: cf. Catherine ASDRACHA, *La région des Rhodopes aux XIIIe et XIVe siècles. Étude de géographie historique*, Athènes 1976, 205-206 et PAPAZOGLOU, *op. cit.*, 98-99, note 1280. De toute façon, qu'il s'agissait d'un ou de plusieurs bateaux, l'exemption fiscale devrait couvrir 4.000 modioi de mer; le Typikon ne donne pas d'autres précisions, car celles-ci devraient évidemment figurer de façon explicite dans le document impérial (actuellement perdu) octroyant ce privilège.

48. *Actes de Patmos I*, No 7.

49. Voir MM VI, 82, où saint Christodule précise: *καταλιμπάνω εἰς τὴν αὐτὴν μονὴν καὶ τὰ τέσσαρα πλοῖα, τὸ μὲν ἐν κουτρούβιν πιστικευόμενον παρὰ Ἰωάννου τοῦ Παγκᾶ... ἕτερον πλοῖον πλατίδιον δικάρτατον πιστικευόμενον παρὰ Βασιλείου Εὐριπιάτου... ἕτερον πλοῖον πλατίδιον μικρόν, ὅπερ ἀπεστάλη παρὰ τῶν εὐλαβῶν μου ἀδελφῶν ἐν τῇ Κρήτῃ ἀπὸ τῆς Πάτμου*. Cf. Era VRANOSSI, *Τὰ ἀγιολογικὰ κείμενα τοῦ Ὁσίου Χριστοδούλου, ἱδρυτοῦ τῆς ἐν Πάτμῳ Μονῆς. Φιλολογικὴ παράδοσις καὶ ἱστορικαὶ μαρτυρίαι*, Athènes 1966, 122-123; Elisabeth MALAMUT, *Les îles de l'Empire byzantin*, Paris 1988, surtout p. 449. Pour le terme technique *πιστικευόμενον*, voir *JGR II*, 88 (= *Νόμος Ροδίων Ναυτικός*, § n°).

mique dans la mer Égée. Par certains indices du «Testament secret» et du «Kodikellos» de saint Christodule, on se permet de supposer que le couvent avait également confié à ces capitaines particuliers certaines sommes pour faire du commerce<sup>50</sup>. Notons que l'exemption de 1088 couvrait seulement les impôts secondaires et toutes les charges, qui étaient évidemment assez lourdes. Le bateau privilégié devait donc payer les deux impôts principaux, le *antinavlon* qui pesait probablement sur les matelots pour le transport des marchandises, et la dîme (*dékateia* ou *kommerkion*) qui pesait sur les marchandises. Le siècle suivant l'exemption fiscale des bateaux a été progressivement élargie en ce qui concerne les impôts principaux ainsi que leur capacité. En effet, en 1119 Jean II Comnène a renouvelé l'excoussia du bateau en ajoutant aussi l'exemption sur l'*antinavlon*<sup>51</sup>. Suit une période de silence dans notre documentation jusqu'en 1186 quand l'empereur Isaac II Ange a accordé l'exemption sur la dîme<sup>52</sup>; de cette façon l'excoussia des bateaux de Patmos est devenue complète. Dans le même document de 1186 il est attesté que le couvent possédait déjà trois bateaux d'une capacité totale de 1500 modioi (= 25,50 m<sup>3</sup>), exempts de toutes les obligations envers le fisc, privilège que le couvent avait sûrement acquis par étape au cours des années antérieures<sup>53</sup>.

50. MM VI, 82.6-10 (Testament secret) et 87.35, 88.6 (Kodikellos) et plus particulièrement voir *ibid.*, p. 84, la phrase indicative de l'activité économique des bateaux du couvent: τὰ δὲ πλοῖα τὰ ἀνωτέρω εἰρημμένα ὀφείλουσι λογαριασθῆναι, ὅσα ἂν ταξείδια ποιήσουσιν οἱ πιστικεύοντες ταῦτα. Cf. Vranoussi, *op. cit.*, 123.

51. Actes de Patmos I, No 8, ll. 27-30: ἐξκουσσεύεσθαι δὲ καὶ τὸ πλοῖον ἀπὸ πασῶν μὲν καὶ τῶν ἄλλων ἐμπρειῶν, ... ἀλλὰ μὴν καὶ ἐξ αὐτῆς τῆς τοῦ ἀντιναύλου δόσεως ὑπέρτερον διατηρεῖσθαι εἰς τὸν ἅπαντα αἰῶνα.

52. Actes de Patmos I, No 9, l. 14: καὶ ἀπὸ τοῦ κεφαλαίου τῆς δεκατείας, εἴτουν κομμερκίου; cf. aussi, *ibid.*, l. 24-25.

53. Il y a à ce sujet une lacune dans la tradition des sources diplomatiques entre 1119 et 1186. Cependant il est légitime de supposer que l'excoussia de 1500 modioi n'a pas été octroyée d'un seul coup peu avant 1186, mais qu'à cet intervalle de plus de 60 ans de silence des sources on avait par étape octroyé au couvent une exemption à deux autres bateaux. Il est probable qu'une partie ou l'ensemble de cette concession a eu lieu sous le règne de l'empereur Manuel Ier, qui, comme il est bien connu, a montré un intérêt particulier en faveur de l'Église et des couvents: voir N. SVORONOS, Les privilèges de l'Église à l'époque des Comnènes: un rescrit inédit de Manuel Ier Comnène, *TM* 1, 1965, 273 (= *Id.*, *Études sur l'organisation intérieure, la société et l'économie de l'Empire Byzantin*, Londres 1973, no VII). Pour la justification de la concession de l'excoussia aux trois bateaux par étape et sa datation avant 1186, voir ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου, 97. Comme nous l'avons déjà noté plus haut, p. 117 note 35, on relève pareille lacune dans notre documentation concernant les bateaux de Lavra durant le XIe et le XIIe siècle.

Cependant, dans le même document de 1186 figure pour la première fois une importante restriction: les bateaux de Patmos ne pouvaient se rendre à Constantinople qu'une fois par an (*ἐν τῇ θεοσώσῳ Κωνσταντινουπόλει ἅπαξ τοῦ ἐνιαυτοῦ*), restriction que l'on retrouve, notons-le, dans tous les documents postérieurs relatifs à la question, jusqu'à la fin de 1203<sup>54</sup>. Faute de témoignages on ne saurait dire depuis quand cette restriction était en vigueur, ni même si elle concernait aussi les bateaux non exempts du couvent. À noter que cette restriction ne figurait pas dans les documents antérieurs, au moins jusqu'au début du XIIIe siècle; bien au contraire, les documents émis entre 1088 et 1119 –période pour laquelle nous disposons des renseignements précis– mentionnent de façon explicite que les bateaux exempts étaient libres de voyager dans toutes les régions de l'Empire, *ἀπανταχοῦ τῶν τῆς ῥωμαϊκῆς ἐπικρατείας μερῶν*, de plus, on constate qu'au moins un des bateaux du couvent était arrivé entre 1088-1091/2 à Constantinople<sup>55</sup>. À mon avis, cette restriction doit être attribuée –en rapport évidemment avec le développement incontestable de l'activité commerciale du couvent– à la situation générale de l'Empire, à sa politique fiscale et aux difficultés économiques qu'il envisageait à cause de la pénétration de Venise et des autres villes marchandes de l'Italie, qui ont gravement affecté son économie.

C'est ainsi que le pouvoir central a essayé de réduire, autant que possible, les exemptions fiscales des bateaux des couvents, qui avaient été avec le temps considérablement augmentés, portant un grand préjudice au fisc. Pour diminuer justement les pertes, Alexis III Ange a décidé, entre juin 1196 et novembre 1197, l'annulation de toute exemption fiscale accordée aux bateaux monastiques, comme il est explicitement mentionné dans son chrysobulle du novembre 1197, émis en faveur du couvent de Patmos: *κατεψηφίσαιτο ἡ βασιλεία μου σχολὴν πάντων τῶν προσόντων πισὶ χρυσοβούλλων προσταγμάτων χάριν ἐξκουσσείας πλοίων αὐτῶν (=τῶν μονῶν), διὰ τὸ πληθυνθῆναι τὰ τοιαῦτα καὶ πολλὴν ἐντεῦθεν ζημίαν τῷ δημοσίῳ προσεπιρίβεσθαι*<sup>56</sup>. Comme on l'a bien souligné, cette mesure radicale n'enle-

54. *Actes de Patmos* I, No 9, ll. 25-26 (de 1186), No. 11, ll. 20-21 (de 1197); *Actes de Patmos* II, No 56, l. 11 (de 1195), No 60, ll. 3-4 (de 1203).

55. Voir MM VI, 146, où saint Christodule donne les instructions suivantes pour le bateau qui l'a amené à Constantinople: *νίκα τῇ τοῦ Θεοῦ βοηθείᾳ ὑποστρέψῃ ἐκ τῆς Θεοφυλάκτου Πόλεως, κατευοδώσατε αὐτὸς αὐτό, βάλλοντες τὸ τυρίον ὅλον τῆς σαρακοστῆς καὶ τὸ ἀπόκτιον... καὶ πωλείωσαν πρὸς τὰ Σιενά καὶ ἐξ ὧν νοεῖτε ὅτι χρῆζετε πρὸς τὴν μονήν, ἀγορασάτωσαν καὶ εἰς ἐκ τῶν ὄντων ἐν τῷ πλοίῳ ἐλθέτω πρὸς τὴν Πόλιν πρὸς με, ὅπως, εἰ ἔτοιμός εἰμι κἀνά, ἐξέλθω μετ' αὐτῶν.*

56. *Actes de Patmos* I, No 11, ll. 1-3.





contrôle de l'État<sup>61</sup>. On doit souligner que cette restriction a été par la suite incluse dans tous les documents postérieurs jusqu'en 1204 concernant l'exemption des bateaux de Patmos<sup>62</sup>, ce qui prouve qu'il ne s'agissait pas d'un cas exceptionnel mais d'une mesure administrative suivie. Toutefois, certaines questions se posent à ce propos: a) du moment que la législation générale pouvait en principe couvrir ce cas particulier, pourquoi le fonctionnaire compétent s'est senti obligé d'ajouter cette clause; b) pourquoi cette restriction ne figure pas dans les documents antérieurs concernant l'exemption des bateaux de Patmos ni même dans le chrysobulle de 1186 octroyant l'exemption sur la dîme qui touchait justement les marchandises; c) pourquoi la restriction a été écrite au verso de l'acte lors de l'enregistrement. À mon avis, il est bien probable que certains capitaines (de Patmos?) avaient récemment essayé d'ignorer l'interdiction du commerce des articles prohibés —ou tout au moins l'administration a soupçonné une tendance pareille; ainsi le fonctionnaire du bureau compétent a ajouté cette phrase afin d'éviter toute future violation de la loi<sup>63</sup>. Quant à l'addition de la restriction au verso, le cas ayant été récemment signalé, le scribe n'a pas introduit cette clause dans le texte du chrysobulle, ou bien parce qu'il ignoré cet excès ou bien parce qu'il a jugé superflu d'écrire la restriction du moment qu'il y avait une législation générale; ainsi lors de l'enregistrement le fonctionnaire responsable a signalé cette omission et y ajouté la clause<sup>64</sup>, qui par la suite a été incluse dans le texte des documents postérieurs.

À la même époque, Alexis III Ange, malgré la décision d'annuler les privilèges des bateaux monastiques, a octroyé en 1199 au couvent serbe de Chilandar, juste trois ans après sa fondation, une exemption complète pour un bateau de capacité de 1000 modioi (=17 m<sup>3</sup>), pour couvrir ses nécessités vitales —à condition que son activité soit limitée au thème de Voléron, Strymon et Thessalonique<sup>65</sup>, c'est-à-dire

61. Pour les articles prohibés, voir Hélène ANTONIADÈS-BIBICOU, *Recherches sur les douanes à Byzance*, Paris 1963, 50-57; M. HENDY, *Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450*, Cambridge 1985, 258 sq.

62. *Actes de Patmos* II, No 59, l. 8; No 60, l. 4.

63. Cf. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔÈΣ, *Le bateau de Chilandar*, 31.

64. Voir en détail mon raisonnement dans *Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου*, 98-99 note 4.

65. *Actes de Chilandar des origines à 1319*, éd. Mirjana ŽIVOJINOVIĆ, Vassiliki KRAVARI, Chr. GIROS, Paris 1998 (dorénavant: *Actes de Chilandar*), p. 115, No 5, surtout ll. 26-40: *δωρεῖται δὲ τῇ αὐτῇ μονῇ τοῦ Χελανταρίου καὶ ἐξκουσσεῖαν πλοίου ἰδιοκτῆτου χωρήσεως χιλιάδος μιᾶς, περιπλέον ὀφειλοντος τοὺς περὶ τὸ θέμα Βολεροῦ, Στρυμόνος καὶ Θεσσαλονίκης αἰγιαλοῦς, καὶ πάντα τὰ τῇ μονῇ τοῦ Χελανταρίου εἰς βρῶσιν τε καὶ πόσιν χρῆσιμα εἶδη ἐμπορεύεσθαι καὶ ταύτη προσπορίζειν*. Cf. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔÈΣ, *Le bateau de Chilandar*, 29-33.

à peu près à la zone côtière entre Thessalonique et l'embouchure de l'Evros, région où les couvents athonites se procuraient d'habitude les denrées nécessaires et faisaient leurs échanges commerciaux. Cela signifie que le bateau de Chilandar n'avait pas le droit de naviguer en dehors de cette zone et que par conséquent il ne pouvait pas voyager dans toute la mer Égée, ni accoster au port de Constantinople. Ce privilège a été renouvelé en 1299 par Andronic II avec exactement les mêmes conditions<sup>66</sup>, sans aucune augmentation, bien que l'État serbe soit entre temps devenu la plus importante puissance balkanique et sa présence dans l'espace grec de plus en plus pressante. Après 1299, le bateau n'est plus mentionné dans les documents qui ont pourtant renouvelé et même augmenté les autres privilèges du couvent. À mon avis, l'activité limitée du bateau de Chilandar jusqu'en 1299 et son absence (réelle ou non) après cette date doivent être placées dans le cadre de la situation économique en Méditerranée Orientale, dominée par l'activité maritime de Venise: après 1204 même les bateaux de plus grands couvents grecs ne pouvaient pas avoir l'activité commerciale d'auparavant. De même, on doit les mettre en rapport avec la politique économique de la Serbie de Némanides, qui n'a jamais déployé d'activité maritime et qui a toujours et exclusivement orienté ses intérêts commerciaux vers l'Occident, sans la moindre présence dans la mer Égée<sup>67</sup>. Le bateau donc de Chilandar, pendant qu'il existait, se limitait toujours à satisfaire les nécessités vitales du couvent sans autre activité commerciale, comme il est d'ailleurs explicitement mentionné dans le chrysobulle octroyant l'exemption.

De tout ce qui précède, il s'ensuit que du Xe jusqu'à la fin du XIIIe siècle certains monastères situés sur les côtes et dans les îles égéennes avaient progressivement acquis le droit de posséder des bateaux. Les bateaux monastiques, un ou plusieurs, petits ou grands, exempts ou non, sous certaines restrictions ou non, avaient le droit de naviguer dans la mer Égée et de toucher les ports de l'Empire. Cette activité maritime ne répondait pas seulement à leur besoin de communication, d'entretien des couvents et de survivance des moines<sup>68</sup>, mais donnait aux monastères la

66. *Actes de Chilandar*, p. 171, No 17, l. 96-103.

67. Cf. Marie NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU, Θεσσαλονίκη και Βαλκάνια. Ἐμπορικές σχέσεις στὸν ὕστερο Μεσαίωνα (12ος-15ος αἰ.), in *Βυζάντιο καὶ Σλάβοι. Ἑλλάδα καὶ Βαλκάνια (6ος-15ος αἰ.)*, Thessalonique 2001, 142-143, avec la bibliographie.

68. Voir p. ex. le cas des moines de Patmos qui transportaient de la Crète d'articles nécessaires pour leur survivance: cf. PÉLÉKIDOU, Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου, 110, avec mention des documents relatifs à la question. Cf. LEMERLE, Notes sur l'administration byzantine, 269-270, et N. SVORONOS, *Μία ἀναδρομὴ στὴν ἱστορία τοῦ Αἰγαίου κόλπου. Το Αἰγαίο, ἐπίκεντρο ἐλληνικοῦ πολιτισμοῦ*, <sup>2</sup>Athènes 1995, surtout p. 48; cf. aussi MALAMUT, *Les îles*, 446-453.

possibilité d'une importante activité économique. Le Typikon de Monomaque et les documents d'archives relatifs à ce sujet font directement ou indirectement mention de l'activité commerciale des bateaux, pour la permettre sous certaines restrictions (zone d'activité, articles à vendre etc.) ou bien pour l'interdire, et la terminologie attestée dans les documents monastiques, comme par exemple *ἐμπορεύεσθαι*, *ἐμπορεία*, *πραγματεία*, *ἐμβλητίκιον*, *ἐκβλητίκιον*<sup>69</sup> etc., en est bien éloquente. Les produits qu'ils vendaient étaient en premier lieu ceux que les couvents cultivaient et que les moines élaboraient dans les métoques et les domaines; c'étaient des produits de la terre et de la mer, mais aussi des articles de manufacture et d'artisanat. Certains couvents avaient été développés en unités économiques considérables avec de grands domaines à cultiver, avec des produits agricoles et d'élevage en quantité importante, avec des entreprises artisanales et ateliers d'élaboration de divers articles. Cette production conduisait inévitablement à la vente de la production excédente aux marchés de l'espace grec en particulier; ainsi les monastères ont contribué au développement de l'économie de ces régions<sup>70</sup>. Je cite à titre d'exemple certains cas caractéristiques de l'activité commerciale des couvents, bien que nos connaissances sur leur trafic soient fragmentaires. Dans l'«Hypotyposis» d'Athanase entre les principaux métiers des moines de Lavra sont ceux de *χαλκεῖς*, *βορδωνάριοι*, *ξυλουργοί*, *ναυπηγοί*, auxquels il faut joindre les boulangers et les vigneron<sup>71</sup> –métiers qui témoignent de l'ampleur de l'activité économique du couvent. L'exemption de l'impôt de la dîme sur le vin (*τῆς δεκατείας ἐπὶ τῶν οἰναρίων*), fréquemment mentionnée dans les documents, indique bien que les couvents vendaient le vin de leurs vignobles. Ce commerce, dont le Typikon de Monomaque fait spécialement mention, était pour les moines très important et très avantageux. En 1196 les moines de Lavra ont eu recours aux tribunaux, car les agents du fisc voulaient leur imposer l'impôt ordinaire sur le transport et la vente du vin. Cette affaire ayant préoccupé sérieusement les autorités ainsi que les moines (qui ont

69. Pour les termes, voir PÉLÉKIDOU, *Tà πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου*, 109; ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, *Le bateau de Chilandar*, 32.

70. Pour les possibilités économiques des couvents, voir à titre d'exemple les remarques de SVORONOS, *Ἡ σημασία τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ἁγίου Ὀρους*, 45 sq., 59 sq.; Id., *Le domaine de Lavra jusqu'en 1204*, *Actes de Lavra I*, p. 56 sq.; P. LEMERLE, *Chronologie de Lavra jusqu'en 1204*, *Actes de Lavra I*, p. 13-55.

71. Ph. MEYER, *Die Hauptkunden für die Geschichte der Athosklöster*, 138.37 sq., 139.12-13, 21 sq. Voir aussi LEMERLE, *Actes de Lavra I*, 22.

finalement gagné le procès)<sup>72</sup>, montre bien que les quantités n'étaient pas négligeables et que le bénéfice était important. Les documents attestent aussi que les moines du Mont Athos vendaient du bois, des ligots ou de la poix, transportés par leurs bateaux en dehors de la région monastique, sans toutefois mentionner les destinataires. Bien que le Typikon de Monomaque interdise, sous peine de confiscation, ce commerce qui risquait de déboiser les forêts, il est bien douteux que cet ordre ait été jamais respecté<sup>73</sup>. Le même document interdit aux moines d'exporter des céréales, de l'huile et du vin provenant des domaines monastiques de l'Athos et d'en faire du commerce<sup>74</sup>. Le Typikon mentionne également que la laure de Karyès a été transformée en véritable comptoir, où les moines vendaient même des articles dont l'usage leur était défendu. Indépendamment du fait que cette pratique a été interdite sous peine d'expulsion du coupable de la laure<sup>75</sup>, ce passage est bien caractéristique de la variété des échanges commerciaux effectués par le couvent athonite. Dans un document de Patmos, daté entre 1088 et 1091/92, c'est à dire juste après la fondation du monastère, il y a mention de la vente du fromage et d'autres articles à la région des Détroits, où les moines devaient par la suite acheter ce qui était nécessaire à leur couvent<sup>76</sup>. À part le fromage, les moines de Patmos vendaient du vin, du sel, de la chaux et certains articles de manufacture<sup>77</sup>. Des recherches récentes ont également attesté l'existence dans ce monastère d'un scriptorium, où les moines exécutaient des commandes de livres, qu'ils transportaient avec leurs bateaux aux destinataires. L'existence des manuscrits de provenance patmiote dispersés dans plusieurs régions est une preuve de cette activité<sup>78</sup>.

Cependant la circulation des bateaux monastiques et leur commerce n'a pas été sans danger. Il est bien indicatif le fait que dans les documents octroyant l'exemption

72. *Actes de Lavra I*, Nos 67 et 68.

73. *Actes du Prôtaton*, No 7, ll. 139-140, et No 8, ll. 102-106. Cf. ΠΑΠΑΧΡΥΣΣΑΝΘΟΥ, *Ἀθωνικὸς μοναχισμὸς*, 275.

74. *Actes du Prôtaton*, No 8, ll. 69-71: *μίτε δὲ ἐκ τοῦ Ὄρους μίτε ἔξωθεν εἶδη τινὰ ἐξωνεῖσθαι, σῖτον φημί ἢ κριθὴν ἢ οἶνον ἢ ἔλαιον ἢ ἕτερόν τι τὸ οἰονοῦν καὶ ἐμπορικῶς ἀλλαχόσε ὡς βιωτικοὶ πραγματεύεσθαι.*

75. *Ibid.*, No 8, ll. 133-136.

76. Pour le passage voir plus haut p. 122 et note 55 (MM VI, 146.27-31). Cf. VRANOSSI, *Τὰ ἀγιολογικὰ κείμενα τοῦ Ὁσίου Χριστοδούλου*, 110-111; ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, *Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου*, 110-111.

77. Patricia KARLIN-HAYTER, Notes sur les archives de Patmos comme source pour la démographie et l'économie de l'île, *BF* 5, 1977, 200 sq., 214; MALAMUT, *Les îles*, 448.

78. Voir ΠΕΛΕΚΙΔΟΥ, *Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου*, 111; Ch. DIEHL, Le trésor et la bibliothèque de Patmos au commencement du XIIIe siècle, *BZ* 1, 1892, 506; KARLIN-HAYTER, *op. cit.*, 210-211.

fiscale on prévoit toujours le remplacement des bateaux exempts, si jamais ils coulaient ou s'ils étaient perdus d'une autre cause, avec les mêmes privilèges et sous les mêmes conditions<sup>79</sup>; de même, dans les documents renouvelant cette excoussia on note de façon explicite que l'exemption est octroyée à un nouveau bateau à la place de celui qui a été perdu<sup>80</sup>. Or, d'après notre documentation, les naufrages et les pertes étaient fréquents, ce qui constitue un témoignage, indirect mais indubitable, de la situation troublée de la mer Égée à cette époque. Je cite à titre d'exemple qu'à la fin du XIIIe siècle dans presque quinze ans (1186-1203) cinq bateaux de Patmos ont été perdus non seulement par naufrage mais aussi par autres causes<sup>81</sup>. Ces pertes peuvent être attribuées à l'agitation et l'insécurité qui dominaient alors dans la Méditerranée Orientale: la situation politique était instable et les dangers provenant des entreprises militaires et de l'activité des Normands<sup>82</sup> et des puissances économiques occidentales étaient grands; à ceux-ci il faut ajouter les attaques des pirates qui ravageaient les côtes et les îles de l'Égée<sup>83</sup>.

Telle fut l'image de la puissance maritime et de l'activité commerciale des monastères de la mer Égée depuis le Xe jusqu'au début du XIIIe s., c'est-à-dire jusqu'au temps de la prédominance des puissances économiques et politiques de l'Occident en Méditerranée Orientale. Cependant le problème est de savoir si la possession des bateaux et l'activité des couvents a été conservée –et sous quelles

79. Voir p. ex. *Actes de Patmos I*, No 8, ll. 9-10: *καὶ τοῦ τνικαῦτα πρώτως ἀνεγερθέντος πλοίου καὶ τῷ χρόνῳ παλαιωθέντος καὶ κινδύνῳ τε πεσεῖν κινδυνεύοντος ἢ ναυαγίῳ ἴσως περιπίπτοντος ἢ καὶ ἄλλως ἀπολλυμένου, ἐξεῖναι τοῖς μοναχοῖς ἕτερον ἀντ' ἐκείνου πλοῖον ἀνακαινίζειν, τῆς αὐτῆς τυχεῖον χωρίσεως καὶ τῆς ἴσης ἐξκουσσείας ἐπαπολαῦον.*

80. *Actes de Patmos II*, No 56, ll. 13-14: *ὡς τῶν προσόντων αὐτῇ ἐτέρων ἐξημωμένων καὶ παραδεδομένων πλοίων ναυαγίῳ περιπεσόντων*, No. 60, l. 7: *τὰ μὲν τούτων κατάβρωμα τῇ θαλάσῃ ἐγένοντο τὰ δὲ καὶ ἀλλοτρόπως ἀπώλλοντο.*

81. PELÉKIDOU, *Tà πλοία τῆς Μονῆς Πάτμου*, 101-102, où je discute aussi l'opinion de KONIDARIS, *Προσδιορισμὸς τῆς ἀτομικότητος πλοίου*, 478-479, qui considère que les bateaux présentés comme perdus ne l'étaient pas en réalité et que de cette façon le couvent avait réussi à doubler ses bateaux exempts.

82. Voir p. ex. les entreprises militaires des Normands à la région en 1186: VRANOUSI, *Tà ἀγιολογικὰ κείμενα τοῦ Ὁσίου Χριστοδούλου*, 141 sq.

83. Cf. MM VI, 91.17-18, 107.28-30, pour le XIIIe siècle; voir aussi *ibid.*, 230.8 et 12-13, où dans un document de 1272 l'higoumène Germanos relate que sous son higouménat le couvent avait perdu quinze bateaux chargés que les pirates avaient coulés (*πῆ μὲν τὴν ἔφοδον τῶν πειρατῶν τῶν συχνῶς παραβαλλόντων τῇ μονῇ... καὶ ζημίας πλοιαρίων γεμάτων μέχρι καὶ δεκαπέντε καινουργίων*). Cf. KARLIN-HAYTER, *Notes sur les archives de Patmos*, 90 note 3: «la piraterie est une des données constantes de l'histoire de Patmos».

conditions— après la prise de Constantinople par les Latins en 1204, quand les facteurs politiques et économiques avaient totalement changé et que bien des régions et des ports de l'Empire byzantin se trouvaient dans les mains des Croisés et des Vénitiens. Malheureusement la documentation sur ce sujet est bien limitée, comme nous l'avons déjà constaté à propos des couvents athonites<sup>84</sup>. Ce n'est que les archives de Patmos, en général les plus riches dans ce domaine<sup>85</sup>, qui conservent des témoignages précis permettant de suivre, dans une certaine mesure, le sort de ce privilège. Ainsi, on atteste que déjà en 1214 l'empereur de Nicée Théodore Ier Lascaris, continuant la tradition de ses prédécesseurs, a octroyé au couvent de Patmos une *excoussia* pour deux petits bateaux (*sandalia*)<sup>86</sup>. Cette exemption a été renouvelée avant 1244 par Jean II Vatatzès<sup>87</sup> et en 1264, après la reprise de Constantinople, par Michel VIII Paléologue —qui a même étendu l'exemption à quatre petits bateaux<sup>88</sup>. Mais la procédure et les conditions n'étaient plus les mêmes: le couvent ne disposait que de petits bateaux dont la capacité n'était pas déterminée, ce qui exigerait le contrôle de l'État; cela signifie évidemment qu'aucun jaugeage par les services compétents n'a eu lieu. Mais le plus important changement concerne l'espace géographique de leur activité: contrairement aux décisions antérieures, selon lesquelles durant le XIe et le XIIe s. les bateaux de Patmos étaient libres de voyager «partout dans les régions de l'Empire byzantin», maintenant les ports, auxquels ses bateaux avaient le droit d'aborder et de faire du commerce, étaient nominalement mentionnés et tous étaient situés sur les côtes micrasiatiques<sup>89</sup>. Changement bien compréhensible, dicté par la conjoncture politique. Le nombre des régions appartenant à l'État byzantin, exilé à Nicée et même après la reprise de Constantinople, a été considérablement réduit. Ainsi il était indispensable de préciser dans les documents quels étaient parmi les ports appartenant à l'État byzantin

84. Voir plus haut, p. 118 (Lavra); cf. p. 117 (Ivion); 119 (Vatopédi, Amalfitains); 125 (Chilandar).

85. Les archives de Patmos conservent le plus grand nombre de documents et les plus importants pour l'étude de cette institution: vingt documents couvrant deux siècles (1088-1283), dont seize sont des actes officiels concernant uniquement les bateaux du couvent et les quatre autres contiennent des mentions intéressantes sur leur activité et leur développement. Voir PELEKIDOU, *Tà plōia tēs Monēs Patrōu*, 95 et note 1, 112 (La liste des actes).

86. *Actes de Patmos I*, No 23.

87. *Ibid.*, No 24.

88. *Ibid.*, No 33 (de 1264); voir aussi Nos 36 (de 1269, de l'impératrice Théodora), 39 (de 1271) et 40 (de 1280).

89. *Ibid.*, No 23, ll. 4-6, No 24, ll. 7-8; *Actes de Patmos II*, No 71 (de 1273).

—en dehors de la prédominance et du contrôle des Francs et des Vénitiens—, ceux que les bateaux exempts d'impôts pourraient toucher.

Les témoignages concernant les bateaux de Patmos s'arrêtent en 1283<sup>90</sup>. Comme nous avons déjà noté, les bateaux des couvents athonites cessent d'être mentionnés dans les documents à peu près à la même époque<sup>91</sup>. Le silence des sources ne signifie probablement pas l'annulation de l'excoussia pour ceux des bateaux qui avaient jusqu'alors conservé ce privilège, ni même l'arrêt de toute activité maritime. Il constitue toutefois un indice certain que leur importance a été diminuée à cette époque troublée, à laquelle prédominait la présence économique occidentale dans les eaux jadis byzantines. L'activité maritime des couvents a suivi le sort de Byzance dans la mer Égée.

Cependant la présence des Occidentaux, si défavorable pour l'économie des couvents, n'a pas pu interrompre leur rayonnement spirituel qui continua à se développer des siècles durant. En particulier en ce qui concerne les bateaux de Patmos, comme a montré Chryssa Maltéizou<sup>92</sup>, ils ont continué d'avoir une certaine activité après la chute de Byzance, à l'époque de la domination vénitienne et même sous les Ottomans. Mais l'île de l'Apocalypse au moins jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> s. avait des liens particuliers avec les puissances occidentales, dictés par leurs intérêts politiques. Comme j'ai eu l'occasion de l'étudier ailleurs<sup>93</sup>, ces liens ont permis au monastère de Patmos à une époque de désarroi de jouer un rôle important en faveur des puissances chrétiennes et de conserver une certaine activité maritime et commerciale.

90. *Actes de Patmos* I, No 41.

91. Voir plus haut, p. 118, 125. Notons qu'au XIV<sup>e</sup> siècle dans les documents du couvent de Saint Jean Prodrome sur le Mont Ménécée ont été mentionnée des ἀλιευτικά σανδάλια au fleuve Strymon: voir A. GUILLOU, *Les archives de Saint-Jean Prodrome sur le mont Ménécée*, Paris 1955, Nos 9, 11 et 41. Mais il s'agit de petites barques destinées à la pêche dans le fleuve.

92. Chryssa MALTEZOU, Τὰ πλοῖα τῆς Μονῆς Πάτμου (16ος-17ος αἰώνας), in *Πρακτικά τοῦ Διεθνoῦς Συμποσίου «Ἱ. Μονὴ Ἁγ. Ἰωάννου τοῦ Θεολόγου—900 χρόνια ἱστορικῆς μαρτυρίας (1088-1988)»*, Athènes 1989, 115-125, où des données importantes sur la capacité et l'activité des bateaux de Patmos, les ports auxquels ils abordaient et les marchandises qu'ils transportaient, durant les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

93. Voir Marie NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU, Routes de la quête dans le Sud-Est Européen à l'époque de la domination ottomane (16<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècle), in *Le Sud-Est européen, carrefour de civilisations, Conférence internationale organisée par l'UNESCO, Paris, 9 et 10 février 1998*, 94 sq. (= *Bulletin de l'AIESEE*, 28-29, 1999) (repris in EAD., *Βυζάντιο και Σλάβοι. Ἑλλάδα και Βαλκάνια*, Thessalonique 2001, 241 sq.). Cf. KARLIN-HAYTER, *op. cit.*, 197.

