

Introduction

Didier BOISSEUIL
Université de Tours François Rabelais
Christian RICO
Université de Toulouse 2-Le Mirail

Après la notion de marché et l'organisation du marché, qui avaient été le fil rouge de la première rencontre, à Rome les 25 et 26 octobre 2013, du programme « Les marchés des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge », il s'agit de s'intéresser à une étape précise de la « chaîne opératoire » du commerce des matières premières, une étape surtout décisive car d'elle dépend une grande partie de l'activité économique des sociétés que l'on étudie. La nature de ces marchandises, leur poids, voire leur encombrement, mais aussi le plus ou moins grand éloignement des zones de production par rapport aux marchés, sont autant d'éléments qui sont intervenus dans l'organisation de leur commerce qui n'obéissait pas nécessairement aux mêmes règles que les autres produits, alimentaires pour ne pas les citer.

Nous partirons d'un exemple qui nous est familier, celui de la diffusion des métaux. Concernant l'Antiquité romaine, les régions de production sont aujourd'hui bien identifiées, pour le plomb et pour le cuivre notamment, de même que leurs marchés. Les itinéraires empruntés sont de mieux en mieux connus, qu'il s'agisse des routes maritimes, grâce aux épaves sous-marines qui les jalonnent, qu'il s'agisse des voies terrestres et fluviales que matérialisent les découvertes terrestres. On peut voir aujourd'hui comment le commerce maritime, à longue distance, de certains métaux hispaniques a ouvert la voie à celui du sud de la péninsule Ibérique qui a pris tout son essor au début de l'époque impériale. Les routes empruntées furent les mêmes, ainsi que les transports, mais pour autant les acteurs et les réseaux respectifs ne se confondent pas forcément. Plus généralement, l'étude de la diffusion des métaux, quels qu'ils soient, à l'époque romaine, montre comment se met en place tout un réseau de distribution qui trouve son point d'aboutissement en Méditerranée nord-occidentale. Tout l'enjeu de la recherche est, à partir des données disponibles, archéologiques principalement, de saisir les modalités de cette organisation qui se met en place et, ce faisant, de situer le commerce des métaux dans le contexte global de l'économie romaine.

Il en est de même pour le minerai de fer de l'île d'Elbe, quelques dix siècles plus tard. Il est désormais admis que les très nombreuses structures sidérurgiques qu'il est possible d'observer en Ligurie, Toscane et Latium (et peut-être même au-delà) à partir du XII^e siècle et notamment les établissements les plus neufs (les *ferriere*) ont vraisemblablement été approvisionnées dans une large part en minerai elban. À l'inverse des métaux hispaniques romains, l'archéologie ne permet pas encore d'apprécier l'intensité des trafics que leur essor a permis ou généré en mer Tyrrhénienne. Les modalités concrètes de l'acheminement de cette matière première restent incertaines : les navires mobilisés, les lieux de débarquement, les formes du conditionnement et du stockage sont encore largement méconnus. Les données éparses dont nous disposons sur la « *maona del ferro* », l'organisation monopolistique instituée par Gênes ou Pise au XIV^e siècle, et repris par les Appiani, devenus seigneur de Piombino et de l'île d'Elbe, à partir de 1399, ne permettent pas d'illustrer cette circulation, tout juste d'apprécier l'ampleur des échanges, tant les acteurs mobilisés sont importants (riches familles marchandes comme les Médicis) et les sommes engagées dans les sociétés d'affaires considérables.

L'objectif de cette rencontre est bien d'approfondir de semblables interrogations en élargissant notre réflexion à un ensemble plus large de matières premières. Lors de l'appel à communications lancé il y a quelques mois, nous avons listé une série de questions, non limitatives, que le thème de la rencontre nous paraissait induire, de manière à "guider" pour ainsi dire les interventions à venir. On peut les regrouper sous les divers chapeaux suivants :

- **Le transport.** Comment les matières premières ont-elles été transportées ? A l'aide de quels engins (chars, bateaux...), de quels animaux ? Par quels vecteurs (route, voie d'eau, etc.) ? Perçoit-on des aménagements particuliers destinés à faciliter leur circulation ou bien bénéficient-ils des mêmes infrastructures que les autres marchandises ? Sous quelles formes et/ou dans quels contenants les matières premières ont-elles circulé ? Il s'agit là d'apporter une attention toute particulière au conditionnement comme il a été fait pour d'autres produits (agricoles notamment), en interrogeant les écarts entre Antiquité et Moyen Âge.

- **Le stockage.** Perçoit-on des lieux de stockage, des entrepôts dédiés aux matières premières ? Comment se présentent-ils ? Sont-ils en dur ? temporaires ou durables ? Sont-ils différents selon la nature des matières premières ou au contraire similaires ? Sont-ils différents d'une région, d'une époque à l'autre ? Quels sont les principaux éléments qui gouvernent l'organisation de ces entrepôts (accessibilité, protection, fonctionnalité du rangement...). Où se trouvent ces lieux de stockage : dans les ports, aux abords des lieux de production, des lieux d'échange ?

- **La circulation.** Comment peut-on suivre la circulation des matières premières ? Quels sont les marqueurs susceptibles de nous aider à suivre leur itinéraire, à mettre en évidence des routes, voire à distinguer des circuits qui auraient été spécifiques à certains produits ? Que peut-on dire des moyens techniques/scientifiques aujourd'hui mobilisables qui aideraient à construire leur traçabilité ? Quelles sont les contraintes de ces outils ?

- **Les volumes.** Que sait-on des chargements, de leur importance, autrement dit du volume de ces matières premières qui firent l'objet d'un commerce régulier ? Sur quelles données, textuelles et matérielles (archéologie), peut-on baser ? Une histoire quantitative du commerce des matières premières est-elle possible ?

- **Les acteurs.** Quels sont les acteurs de la circulation des matières premières ? Sont-ils des spécialistes du transport ? Comment sont-ils recrutés ? Sont-ils indépendants ou pleinement intégrés dans les structures de production ou les structures commerciales (personnel fixe des sociétés, ou au contraire en 'free lance') ? Quel est leur rôle dans les échanges ? Participent-ils de la confiance accordée aux produits qu'ils transportent, en assurant notamment leur origine ? Servent-ils, éventuellement d'acteurs dans les transactions, notamment commerciales ? De quelles manières ?

Toutes ces questions sont au bout du compte liées, mais elles se prêtent aussi, de façon individuelle, à des coups de projecteurs ponctuels. Au-delà, enfin, des synthèses thématiques et des cas d'études qui seront présentés, nous avons souhaité que les communications soient aussi l'occasion de mises au point méthodologiques pour mieux mettre en valeur la spécificité de l'étude du commerce des matières premières. Pour autant l'objectif n'est pas d'aboutir à une synthèse, mais plutôt de permettre une mise en commun de résultats spécifiques et d'expériences particulières, à même de contribuer à une meilleure caractérisation du marché des matières premières et des modalités de leur commerce.