

NOTE D'INFORMATION

DE LA LEXICOGRAPHIE À LA FISCALITÉ :
PROPOSITION DE RÉSOLUTION D'UN PROBLÈME DE TRADUCTION
DE LA LOI DOUANIÈRE D'ASIE ET SES CONSÉQUENCES,
PAR M. PASCAL ARNAUD

L'excellente publication de la loi douanière d'Asie a permis de clarifier la plupart des questions qu'avait soulevées ce texte complexe¹, unique en l'attente de la publication du texte intégral de la *Lex portorii* d'Andriakè, dont de larges extraits ont seuls été publiés². Elle a néanmoins laissé deux questions pendantes. L'une est le sens des verbes ἐμβαλλέσθαι et ἐξάιρεσθαι, qui renvoient sans ambiguïté au champ du commerce maritime, mais dont le sens précis reste à établir. Les auteurs de l'ouvrage proposaient, avec réticence et de façon entièrement hypothétique, « accoster » et « appareiller ». L'autre question laissée en suspens résulte du choix des éditeurs de l'ouvrage de mettre l'accent en premier lieu sur les apports institutionnels de ce texte ; en l'état, il reste de ce fait assez difficile de comprendre les étapes et l'articulation des procédures douanières entre l'arrivée d'un navire et la mise en vente de son chargement et, inversement, celles qui présidaient à son chargement et à son départ. Cette incertitude ne contribue pas peu à l'incapacité où se trouve aujourd'hui l'érudition de définir dans quelle mesure les modalités du prélèvement douanier telles que les décrit la loi douanière d'Asie s'inscrivent dans la lignée de ce que pourrait avoir été une pratique

1. M. Cottier, M. H. Crawford, C. V. Crowther, J.-L. Ferrary, B. M. Levick, O. Salomies, M. Wörrle, *The Customs Law of Asia*, Oxford, 2008.

2. B. Takmer, « *Lex Portorii Provinciae Lyciae*. Ein Vorbericht über die Zollinschrift aus Andriake aus ernerischer Zeit », *Gephyra* 4, 2007, p. 165-188 ; Id., « *Lex Portorii Provinciae Asiae* (Asia Eyaleti Gümrük Yasası) », dans *Eskiçağ Yazıları* 4, N. E. Akyürek Şahin, B. Takmer et F. Onur éd., Istanbul, Akdeniz, 2013, p. 103-206.

grecque – si tant est qu'elle ait jamais existé de façon homogène – ou si elles caractérisent une innovation propre au monde romain.

1. ἐμβάλλεσθαι et ἐξείρεσθαι traduisent *imponere* et *exponere*

La traduction « accoster » proposée par les éditeurs du texte est en fait celle du verbe ἐμβάλλειν à la voix active. Dans le texte du *monumentum Ephesenum*, le couple ἐμβάλλεσθαι et ἐξείρεσθαι, à la voix moyenne, caractérise clairement deux opérations opposées et propres à l'univers du commerce maritime. Ces deux verbes forment un autre couple bien connu de l'épigraphie classique d'Athènes et de son empire, avec les sens de « verser au trésor » ou « en retirer » qu'ils ne peuvent évidemment avoir au sens propre dans le cas qui nous intéresse. C'est en fait du côté de la papyrologie que se trouve la clé du sens de ces mots.

1. 1. ἘΜΒΑΛΛΕΣΘΑΙ : « CHARGER UN NAVIRE À FINS DE COMMERCE »

L'usage du verbe ἐμβάλλεσθαι, à la voix moyenne, est en effet d'une extrême banalité dans la documentation papyrologique. Plus de trois cents documents, principalement les ordres et reçus de chargement et autres contrats de nautisme, lui donnent invariablement le sens de « charger une marchandise à bord d'un navire ». Ce sens, connu de Liddell & Scott³, est attesté pour la première fois dans l'archive de Zénon entre 257 et 253⁴. On le trouve en majorité à l'époque hellénistique, mais le verbe est utilisé sans interruption avec ce sens pendant toute la période impériale, et jusqu'en pleine époque byzantine. Il a du reste encore ce sens dans un passage de la *loi Rhodienne* byzantine (III, 34).

Il apparaît notamment dans un contrat de nautisme égyptien strictement contemporain de la loi fiscale de Néron, puisqu'il est daté de 63, pour désigner le fait de charger le navire (*P.Oxy.* XLV,

3. H. G. Liddell, R. Scott, *A Greek-English Lexicon*, rev. ed., Oxford, 1968, p. 539 III, 4 : « put on board ship », citant « *PHib.* 1.152 (III B.C.), *POxy.* 1292.3 (I A.D.), Luc. *VH* 1.5, etc. »

4. *P.CairZen.* I. 59066 ; II. 59154 (= *SB* III. 6808) ; II. 59177 ; 59191 (= *PSI* VI, 564) ; II. 59242 (= *SB* III, 6745).

3250). Le lexicographe Pollux⁵ et divers textes littéraires⁶ lui donnent également ce sens, de la même façon qu'un décret de Myres⁷ du II^e ou III^e siècle apr. J.-C.

1. 2. ἘΞΑΙΡΕΙΣΘΑΙ

Si ἐμβάλλεσθαι a le sens de « charger un navire à fins de commerce », ἐξαίρεισθαι doit en toute logique avoir celui de « décharger un navire à fins de commerce ». Ce sens, que connaissent également Liddle & Scott⁸, est de fait bien attesté, quoique avec une fréquence bien inférieure à celle du verbe ἐμβάλλεσθαι. Il est utilisé en ce sens dans la célèbre loi douanière de Kyparissia au IV^e ou au III^e siècle av. J.-C.⁹ ainsi que dans un document de la pratique de la fin de l'époque classique : la *syngraphè* annexée au *Contre Lacritus* du pseudo-Démosthène¹⁰. Dans les papyrus, il est rarissime, mais néanmoins présent à deux reprises avec ce sens dans l'archive de Zénon en 258 av. J.-C.¹¹ ainsi que dans un papyrus daté de 188¹². Les parallèles se rencontrent pour l'essentiel chez les auteurs classiques et, plus rarement, chez quelques auteurs d'époque impériale¹³. Le composé μεταίρεσθαι a chez Démosthène le sens de « transborder d'un navire à un autre »¹⁴. Pollux, citant Hypéride l'utilise également pour définir le sens d'un lieu nommé dans le port : l'*exairesis*¹⁵. Ce lieu est mentionné par plusieurs papyrus du II^e siècle av. J.-C. qui nous apprennent que ce n'est pas seulement le lieu du déchargement, mais aussi celui du contrôle douanier dans la procédure lagide¹⁶.

5. Pollux, *Onom.* I, 99.

6. Ach. Tat., *Leucip. Clit.* 2, 27, 3 ; Menodot., *FHG* 3, Fragment 1 ; *Per. Mar. Erythr.* 32.

7. *OGIS* 572 (Myres, II^e-III^e s. apr. J.-C.).

8. H. G. Liddell, R. Scott, *A Greek-English Lexicon*, rev. ed., Oxford, 1968, p. 581.

9. *Syll³* 952 = *IG* V 2, 1421.

10. Dém. *In Lacrit.* (= *Or.* XXXV), 13.

11. *P.CairZen.* I. 59031 = *SB* III. 6712 (Philadelphie, 28 déc. 258 av. J.-C.) ; *P.Iand.Zen.* 53 = *PSI* IV. 428 (Philadelphie, 257 av. J.-C.).

12. *P.Tebt.* III.2.847 (Tebtynis, vers 188 av. J.-C.), Fr.1, r, 2, l. 21 sq.

13. *Hdt* III, 6 ; IV, 196 ; *The* VII, 90, 5 ; Dém., *Contre Phorm* (*Or.* XXXIV), 8 ; Id. *Contre Polycles*, 17 ; Xen., *Anab.* V, 1, 16 ; *Diod. Sic. Hist.*, XI, 20, 4 ; Ael. Arist., *Περί ὁμονοίας τῶν πόλεων*, 536-537 Jebb.

14. *Contre Dionysiodore*, 24.

15. *Poll.* IX, 34 = *Hyp. Fr.*, 186.

16. *P.Tebt* V, l. 26 (II^e s. av. J.-C.) ; *BGU* X 1932, l. 8 (150-100 av. J.-C.).

Les deux verbes semblent donc caractériser le fait de charger et décharger la cargaison d'un navire. Les lignes 48-50 de la loi douanière de Lycie qui traduisent à l'évidence le même texte latin que le § 22 de la loi douanière d'Asie utilisent les locutions φορτίον ἐντιθῆσθαι et φορτίον ἀναλαμβάνειν en lieu et place des verbes ἐμβάλλεσθαι et ἐξαιρείσθαι, ce qui lève les doutes qui auraient pu subsister sur le sens de ces verbes. Ils traduisent donc selon toute vraisemblance les verbes latins *imponere* et *exponere*¹⁷, communément utilisés en ce sens dès la période républicaine plutôt que *onerare*, qui caractérise le chargement d'un navire à pleine charge¹⁸ et *exonerare*¹⁹ son déchargement.

2. La traduction grecque de la loi douanière d'Asie et sa datation

L'utilisation de verbes qui sont aussi ceux que l'on trouve dans les documents de la pratique suggère clairement que la traduction grecque d'Éphèse use d'un vocabulaire technique. La comparaison du § 22 de la loi douanière d'Asie et des passages correspondants de la loi douanière de Lycie, aux l. 48-51²⁰ illustrent bien les spécificités, les difficultés et les choix des deux traducteurs. Nous avons essayé de mettre ci-dessous en parallèle le texte de leurs différentes dispositions dans l'ordre où elles apparaissent.

| Loi douanière d'Asie : | Loi douanière de Lycie : |
|--|--|
| ἀναπόγραφον μηδεὶς ἐμβάλ- λέσθω μηδὲ ἐξαιρείσθω μηδὲ ἐξαγέτω | ἀν[α]πογραφὸν τῶν κατὰ τοῦτον τὸν νόμον ὑποτελῶν ὄντων μηδὲ[ν φορτί]ον μήτ[ε] ἐντιθέσθω ^[49] μηδεὶς, μήτε ἀνα]λανβανέτω, |

17. *Dig.* XIX, 2, 61, 1 = Scaevola VII *Digestorum* ; *Dig.* XLV, 1, 122, 1 = Scaevola XXVIII *Digestorum* ; *Dig.* XXXIX, 4, 11, 2 = Paulus V *Sententiarum* ; *Dig.* IV, 9, 4, 2 = Paul XIII *ad edictum* ; *Dig.* XIV, 2, 10 = Labeo I *Pithanon a Paulo epitomarum*, 1 ; *Dig.* XXII, 2, 6 = Paul XXV *Quaestionum* ; Plaute, *Mil. Glor.*, 1186-1187 ; Id., *Mercator*, 87 et suiv. ; ps.-César, *Bell. Afr.*, 3.

18. *Dig.* XIV, 2, 2, 2 = Paul XXXIV *ad edictum*.

19. *Dig.* XLIII, 14, 1, pr. = Ulp. LXVIII *ad edictum*.

20. Publiées par B. Takmer, 2007, *op. cit.* (n. 2), p. 174.

| | |
|--|--|
| | μήτε εισαγέτω ἢ εισ[κ]ομιζ[έ]τω, μήτε ἐξαγέτ[ω] ἢ ἐκκομιζέ[τ]ω, |
| μήτε μὴν νυκτὸς ἐμβαλλέσθω μηδὲ [ἐξαίρεισθω] ²¹ | μήτε ^[50] [ν]υκτὸς φο[ρτιζέσ]θω, |
| μήτε ἐκτὸς τῶν προγεγραμ- μένων τόπων ἐμβαλλέσθω μηδὲ ἐξαίρεισθω μηδὲ ἐξαγέτω | μ[ή]τε ἔξω τῶν ὄρων ἀναλανθα- νείτω, [μή]τε ἐξορμιζέ[τ]ω· |
| μηδὲ κατὰ γῆν εισβαλλέτω μηδὲ ἐκβαλλέτω μηδὲ [εἰσα- γέτω] ²² μηδὲ ἐξαγέ[τ]ω. | |
| ἐὰν δ' ὑπεναντίον τι τούτοις γένηται, τὸ πρ[ᾶ]γμα ἐκεῖνο καὶ τὸ ὄνιον τοῦ τελώνου ἔστω. <i>vac</i> [ἐὰν] μὴ τοῦτο ὑπάρχη, ὁπότερον ἂν ὁ τελώ[νης] θέλῃ, ἀγωγή ἢ ἐνεψύρου λήψις ἔστω. | ἐὰν δ]ὲ το[ύτ]οις [τι] ἐναντίο[ν] ^[51] ποιήσῃ, [ἔστω] τοῦ τελώνου τ[ὰ ὄ] νια (<i>la suite du texte n'a pas été publiée</i>) |

Il paraît évident que la complexité de la structure grammaticale du texte latin a été la source d'un problème réel pour les traducteurs grecs, qui n'ont pas toujours bien compris si les opérations de chargement et de déchargement, d'importation et d'exportation se rapportaient à une ou à plusieurs dispositions, ni auxquelles elles se rapportaient précisément. Les deux traducteurs ont pris deux options différentes pour l'ordre du rendu de cette phrase complexe, avec plus ou moins de bonheur, puisque, selon les éléments groupés en début ou en fin de phrase, des mises en facteur commun par le texte original ont visiblement disparu de la traduction. Le traducteur de la loi de Lycie considère ainsi que les verbes εἰσκομίζειν et ἐκκομίζειν suffisent à caractériser le transport terrestre et que la précision κατὰ γῆν que donne la loi douanière d'Asie est implicitement fournie par le vocabulaire utilisé. Ce passage relatif aux importations et exportations par voie terrestre a été renvoyé à la fin de la phrase par

21. ἐξαίρεισθω: ἐξαγέτω Cottier *et alii*.

22. εισαγέτω: ἐξαίρεισθω Cottier *et alii*.

la loi douanière d'Asie, dans des conditions telles que le lecteur ne comprend plus très bien à laquelle des dispositions il renvoie.

Le traducteur de la loi douanière d'Asie a fait le choix de grouper toutes les dispositions relatives au transport maritime en début de rubrique, et de renvoyer à la fin les dispositions spécifiques au transport terrestre, en marquant clairement le changement de milieu par l'introduction de la locution *κατὰ γῆν*. Les dispositions qui s'appliquent au transport terrestre sont en fait les dispositions générales formulées au début : l'interdiction d'importer ou d'exporter par voie de terre ou par voie de mer quoi que ce soit sans déclaration préalable. La loi de Lycie, en conservant cette partie du texte au début de l'inscription est à ce titre plus claire. Sur les opérations de nuit, une lacune du texte conservé de la loi douanière d'Asie ne permet pas une comparaison stricte, mais sur les limites à l'intérieur desquelles il est licite de charger ou décharger, la loi d'Éphèse évoque le chargement, le déchargement et la seule exportation, alors que celle d'Andriakè évoque le déchargement (*ἀναλαμβάνειτω*) et l'appareillage (*ἐξορμίζέ[τω]*), le chargement ayant été évoqué à propos de la nuit et étant mis en facteur commun, et l'appareillage constituant la manifestation matérielle de l'exportation seule mentionnée par la loi d'Asie. Il semble donc que dans la formule *μήτε |^[50][ν]υκτὸς φο[ρτιζέσ]θω, μ[ή]τε ἕξω τῶν ὄρων ἀναλαμβάνειτω* de la loi de Lycie, les mots *φο[ρτιζέσ]θω* et *ἀναλαμβάνειτω* soient à rapporter non pas chacun au verbe le plus proche, mais aux deux verbes précédés de *μήτε*. Il faudrait alors restituer dans la loi d'Asie *μήτε μὴν νυκτὸς ἐμβαλλέσθω μηδὲ | [ἐξαίρεισθω]* plutôt que *[ἐξαγέτω]*, mis en facteur commun à la fin de la phrase suivante. En revanche, dans la partie relative au transport terrestre, *ἐξαίρεισθω*, caractéristique du seul transport maritime, n'a clairement pas sa place.

Le vocabulaire utilisé par le traducteur d'Éphèse est aussi à l'évidence plus proche des normes du vocabulaire technique contemporain de la traduction en matière de descripteurs de l'activité commerciale que celui qu'utilise le traducteur d'Andriakè. Un large consensus s'attache en revanche dans l'un et l'autre document à l'inoxydable vocabulaire de l'importation (*εἰσάγειν*) et de l'exportation (*ἐξάγειν*).

Dans les deux textes, des verbes spécifiques s'attachent néanmoins aux actes constitutifs de l'importation ou de l'exportation en contexte terrestre ou maritime : εἰσκομίζειν ou εἰσβάλλειν caractérisent le chargement et ἐκκομίζειν ou ἐκβάλλειν le déchargement de marchandises par voie terrestre, tandis que φορτίον ἐντιθῆσθαι, φορτίζεσθαι (loi de Lycie) ou ἐμβάλλεσθαι (loi d'Asie) traduisent le chargement et φορτίον ἀναλαμβάνειν (loi de Lycie) et ἐξαιρεῖσθαι (loi d'Asie) le déchargement par voie maritime.

Les mots retenus par le traducteur de la loi douanière d'Asie ne sont pas seulement plus techniques, ils sont aussi plus marqués d'un point de vue chronologique. La rareté de ce mot n'est pas imputable seulement au fait qu'il n'a pas sa place dans les reçus qui constituent l'essentiel de notre documentation pour ἐμβάλλεσθαι. En effet, les mots pour le déchargement ne manquent pas dans les papyrus. Le mot paraît être simplement devenu désuet dans le monde romain, qui a également vu disparaître le lieu nommé *exairesis*. La dernière apparition du substantif dans un papyrus est datée de 63 av. J.-C. et caractérise l'action de décharger un navire²³. Ἐξαιρεῖσθαι apparaît inconnu de Pollux (1. 99) lorsque celui-ci donne la liste des verbes indiquant le déchargement d'un navire : ἐκθέσθαι, ἀποφορτίσασθαι, κουφίσαι τὴν ναῦν, ἐπελαφρῦναι, ἐκβολὴν ποιήσασθαι τῶν φορτίων. Les papyrus utilisent ἐκφορτίζεσθαι, ἀπογομοῦσθαι et son dérivé ἀπογόμεωσις, ou encore ἀπογομίζειν²⁴.

À l'époque impériale, le verbe ἐξαιρεῖσθαι est attesté dans le sens qui nous intéresse chez deux auteurs seulement : chez Diodore de Sicile, dans un passage dédié à la seconde guerre médique, où ce verbe a sans doute été emprunté à sa source. Chez Ælius Aristide, il paraît avoir une valeur en partie proverbiale, inspirée de modèles classiques, lorsqu'il évoque le vendeur des marchandises débarquées appuyant sur le plateau de la balance pour truquer la pesée. Tout porte donc à croire qu'il s'agit d'un terme propre à l'époque classique et hellénistique, associé à un lieu de la procédure douanière grecque, et devenu entièrement désuet après la conquête romaine.

23. *BGU* 8. 1742, l. 16-17 (63 av. J.-C.).

24. *Chr. Wilck.*, 273 (Oxyrhynque 101 apr. J.-C.–225 apr. J.-C.), l. 9-10 : ἐ[ὰν] δὲ <ὁ> τελώνης ἐκφορ[τίσθ]ῃ[ν]αι τὸ πλοῖον ἐπιζήτηση, |ὁ ἔμπορος ἐκφορτίξ[ε]τ[ι]ω ; *P.Princ.* 2 26 (154 apr. J.-C. ?) : ἀπογομίζειν.

Il s'agit sans doute d'un indice important pour dater la traduction grecque de la loi douanière d'Asie. La datation de l'original latin a suscité de vifs débats²⁵. Il n'y a pas lieu de les rouvrir ici. On sait qu'à la datation basse de 75 av. J.-C. qui avait été un temps proposée, Cl. Nicolet a opposé des arguments solides en faveur d'une datation plus haute et suggéré de dater l'original latin de la création de la province d'Asie. Cette hypothèse, enrichie de nouveaux arguments, a recueilli l'adhésion des auteurs de l'édition de 2008²⁶. Elle a pour elle le plus grand nombre d'indices ainsi que la vraisemblance d'ensemble. On se bornera à constater ici que l'usage du verbe ἐξαργεῖσθαι constitue un trait d'archaïsme évident de la traduction grecque. Il s'agit d'un indice fort en faveur d'une datation haute de la traduction grecque de la loi douanière d'Asie, plus probablement du II^e siècle que du I^{er} siècle av. J.-C. L'utilisation du verbe ἐξαργεῖσθαι est en effet héritière d'un système douanier qui faisait du déchargement en un lieu déterminé par l'autorité politique le cœur de la procédure douanière et qui, dans l'état de notre documentation, en 75 av. J.-C., ne subsistait plus guère qu'en Égypte.

3. Une réaction en chaîne

La révision du sens des deux verbes qui font l'objet de cette note impose de revoir le développement et le sens de plusieurs passages lacunaires du texte, en gardant présent à l'esprit que, comme nous l'avons vu plus haut, la traduction grecque de l'original latin connaît quelques flottements, ce qui rend la restitution du texte latin original quelque peu aléatoire. Nous avons pour cette raison renoncé, au moins temporairement, à l'exercice de reconstruction du texte latin qui a servi de base aux traductions grecques, seules conservées.

25. Les termes du débat ont été très clairement synthétisés dans l'introduction de M. Cottier *et alii*, *op. cit.* (n. 1), p. 8-11, et par S. Mitchell, « Geography, Politics, and Imperialism in the Asian Customs Law », aux p. 198-201 du même volume.

26. Cl. Nicolet, « Le *Monumentum Ephesenum* et la délimitation du *portorium* d'Asie », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 105, 1993, p. 929-959, en particulier p. 957 ; même datation au terme d'un raisonnement différent de la part de S. Mitchell, *op. cit.* (n. 25). Pour la date de 75, cf. M. Heil, « Einige Bemerkungen zum Zollgesetz aus Ephesos », *Epigraphica Anatolica* 17, 1991, p. 9-18, et avec des nuances, G. D. Merola, « Il *Monumentum Ephesenum* e l'organizzazione territoriale delle regioni asiatiche », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 108, p. 263-297.

Nous proposons pour le texte grec les lignes 48-56 de la Loi douanière le texte (lorsqu'il diffère des propositions de l'édition de référence, ces dernières sont indiquées en note) et la traduction française suivants :

48-50 = § 20 : ὃ ἂν [τι]ς κατὰ τοῦτον τὸν νόμον δέη προσφωνῆσαι | [καὶ ἀπογράψασθαι πρὸ αὐτῆς τῆς εἰσαγωγῆς ἢ ἐξαγωγῆς, οὗτος ἐξ οὗ ἂν τόπου ἐμβάλλεται ἢ ἐξαιρήται vac ἢ εἰσάγη, ὅς ἂν τόπος ἔγγιστα ἐκείνῳ ὑπάρχη, ὅπου ἂν | [δέη προσφωνῆσαι κατὰ τοῦτον τὸν νόμον, ἐκεῖ προσφωνεῖτο.

Tout ce qu'au titre de cette loi il convient de déclarer oralement [et d'enregistrer par écrit avant] l'importation ou l'exportation, le lieu qu'il trouvera [où il faut faire la déclaration au titre de cette loi] le plus proche de celui où il chargera, déchargera, importera, qu'il y fasse la déclaration.

50-53 = § 21 : οὗ δὲ ἂν τις ἀπογράψῃται καὶ τεμίζῃται εἰσαγωγῆν, ἐκεῖ ἅπαξ ἀπογραφέσθω, ποῦ εἰσάγειν vac ἢ vac | [ἐξαιρείσθαι²⁷ βούληται μῆτε ἄ] πωθεν τοῦ τόπου ἐκείνου, ὃν ἀπογράψῃται, ἀκρότερον ποδῶν πεντακοσίων ἐξαιρείσθω μῆτε ἐμβαλλέσθω μῆτε ἐξαγέτω | [μῆτε ἄλλοθεν ἢ οὐ προσφ] ωνήσῃ ἢ ἀπογράψῃται βούλεσθαι ἐαγτὸν ἐμβαλέσθαι ἢ ἐξελέσθαι. ὃ δὲ ἂν ὑπεναντίον τούτοις γένηται, τὸ πρᾶγμα ἐκεῖνο | [καὶ τὸ ὄνιον τοῦ τελῶν] οὐ ἔστω. vac

Là où il enregistrera et évaluera une importation, là il fera une fois pour toutes la déclaration écrite préalable du lieu où [il veut] importer ou [décharger un navire] et qu'il ne décharge pas à plus de 500 pieds de l'endroit qu'il a enregistré ; qu'il n'y charge pas et n'y exporte pas [et qu'il ne le fasse pas ailleurs] que là où il a déclaré et enregistré qu'il avait l'intention de charger et de décharger. Si quelque chose est fait contre ces dispositions, le bien [et la marchandise] seront la propriété du portitor.

53-56 = § 22 : ἀναπόγραφον μηδεὶς ἐμβαλλέσθω μηδὲ ἐξαιρείσθω μηδὲ ἐξαγέτω μῆτε μὴν νυκτὸς ἐμβαλλέσθω μηδὲ | [ἐξαιρείσθω²⁸ μῆτε ἐκτὸ]ς τῶν προγεγραμμένων τόπων ἐμβαλλέσθω μηδὲ ἐξαιρείσθω μηδὲ ἐξαγέτω μηδὲ κατὰ γῆν εἰσβαλλέτω μηδὲ ἐκβαλλέτω μηδὲ | [εἰσαγέτω²⁹ μηδὲ ἐξαγέ] τω. ἐὰν δ' ὑπεναντίον τι τούτοις γένηται, τὸ πρ[ά]γμα ἐκεῖνο καὶ τὸ ὄνιον τοῦ τελῶνου ἔστω. vac [ἐὰν] μὴ τοῦτο ὑπάρχη, ὁπότερον ἂν ὁ τελώ[[νης θέλη, ἀγωγῆ ἢ] ἐνεχύρου λήψις ἔστω.

27. ἐξαιρείσθαι: εἰσφέρειν Cottier *et alii* (cf. l. 49).

28. ἐξαιρείσθω: ἐξαγέτω Cottier *et alii*.

29. εἰσαγέτω: ἐξαιρείσθω Cottier *et alii*.

Que nul ne charge, décharge un navire ou exporte sans avoir fait la déclaration écrite ; ne charge [ou décharge] un navire de nuit ; qu'en dehors des lieux précédemment indiqués (déclarés), ne charge, décharge un navire, ou exporte et par voie de terre, ne fasse entrer ou sortir [importe ?] ou exporte. Si quelque chose est fait contre ces dispositions, cette chose et la marchandise seront la propriété du *portitor*. Sinon au choix du *portitor*, ce dernier aura droit de la saisir ou droit de prendre une garantie.

La spécialisation maritime des deux verbes rend notamment inutile d'intégrer *κατὰ θάλασσαν* pour répondre à *κατὰ γῆν* au § 22. La procédure qui se dégage de cette nouvelle traduction remet également en cause la restitution proposée de plusieurs autres passages, par exemple les lignes 16-20 (= § 6). À la l. 25, la restitution *ἐξαιρείσθω* est en outre à éliminer au profit de *εἰσαγέτω*, mais ces points ne sont pas essentiels à notre objet. Revenons donc à la procédure elle-même.

4. La procédure douanière

La principale conséquence de la traduction que nous proposons est de clarifier le détail d'une procédure qui sépare nettement la déclaration et le chargement/déchargement qui peuvent prendre place en des lieux différents. Elle est explicitée par les § 12-23 de la loi. Le système repose sur un réseau hiérarchisé de bureaux qui comprend les *stationes/teloneia*, les *custodiae/paraphylakai*, ces dernières étant divisées en « grosses » et « petites »³⁰. Les « grosses » devaient être distantes entre elles de moins de dix milles romains (quatre-vingts stades) et les « petites » ne pouvaient être distantes d'une « grosse » de plus de cinq milles (quarante stades). C'est donc sur un réseau extrêmement dense d'installations, au maillage inférieur ou égal à cinq milles le long des frontières maritimes, que repose cette procédure.

La déclaration, *professio/prosphonèsis*, accompagnée d'un enregistrement écrit, doit être effectuée auprès d'une *statio/teloneion* dans un port d'entrée dont la liste est donnée au début de la loi à

30. Un édifice daté du II^e siècle av. J.-C. découvert au cap Corse et entièrement conforme à la description que donne la loi douanière de ces bâtiments et de leur distance aux bâtiments voisins, doit sans doute être identifié avec une *custodia* douanière, cf. P. Arnaud, « Éléments et perspectives pour une histoire maritime de la Corse antique », *Bulletin de la société des sciences historiques et naturelles de la Corse* 746-747, 2014, p. 128-129.

compter de l'arrivée du navire (délai nécessaire pour connaître le lieu précis du déchargement, porté dans la déclaration) et préalablement à toute opération de chargement ou de déchargement³¹. Des dérogations sont possibles en cas où la *lex locationis* ne préciserait pas que ces opérations doivent avoir lieu dans une *statio* (ce qui n'est pas le cas de la loi affichée à Éphèse). C'est également à la *statio/teloneion* que s'effectue le paiement des droits³². Le règlement de Caunos suggère qu'il était de la responsabilité du transporteur d'effectuer la déclaration et le paiement des droits³³. La déclaration contenait l'inventaire des biens à bord, la désignation, la quantification et l'évaluation des marchandises destinées à être chargées ou déchargées, ainsi que l'identification du lieu précis où devaient être déchargées ces marchandises. Quoique la loi douanière soit muette sur ce point, on doit supposer que le déclarant recevait alors une copie de la déclaration et une quittance, qui constituaient le sésame pour le déchargement ou le chargement.

Une fois à destination, le poste de garde (*custodia/paraphylakè*) le plus proche devait être contacté sans délai. Le navire déchargeait ou chargeait ensuite de jour, dans un rayon légal de 500 pieds – environ 150 m – autour du lieu porté sur la déclaration, sous le contrôle du personnel de la *custodia*. Les déclarants recevaient sans doute alors un visa écrit de la *custodia*.

Cette procédure paraît sensiblement différente de la procédure grecque classique telle qu'elle est généralement décrite par l'érudition moderne³⁴. Les piliers de la procédure grecque auraient été d'une part l'existence d'un ou de plusieurs lieux légaux définis par l'autorité publique pour l'importation et l'exportation des marchandises, et d'autre part le déclenchement de la procédure

31. Le déchargement sans déclaration entraîne la confiscation même en cas de force majeure, jusqu'à un rescrit de Marc-Aurèle et L. Vêrus (*Dig.* 39.4.16 = Marcius, *De delatoribus* : 8. *Si propter necessitatem adversae tempestatis expositum onus fuerit, non debere hoc commisso vindicari divi fratres rescripserunt*).

32. L. 56-57 (§ 23) : ἐν οἷς ἂν τόποις κατὰ τοῦτον τὸν νόμον τελώνιον δημοσιῶνου ὑπαρχῆι, ἐν τοῖς τόποις τούτοις τέλος ἢ μισθὸν [δημοσιῶνης ἢ ἐπι]τ[ρο]πος λαμβανέτω.

33. C. Marek, *Die Inschriften von Kaunos*, Munich (*Vestigia*, 55), 2006, p. 171-221, n° 35, fgt B, l. 10 et suiv.

34. Cf. en particulier A. Bresson, *L'économie de la Grèce des cités. II. Les espaces de l'échange*, Paris, 2008, p. 98-133 ; Id., *The Making of the Ancient Greek Economy*, Princeton, 2016, p. 306-317. Cf. aussi J. Vélissaropoulos, *Les naulères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, 1980, p. 225-231.

douanière par le chargement ou le déchargement, la déclaration n'intervenant qu'après le déchargement comme l'indique clairement le règlement de Kyparissia. La présence exclusive des *stationes* dans les cités continuait certes d'assurer le primat des cités portuaires, puisque c'est dans la *statio* la plus proche du lieu désigné pour le déchargement que s'effectuaient, selon les termes de la loi douanière d'Asie, la déclaration et le paiement des droits ; mais la déclaration préalable était désormais indissociable de la possibilité de charger/exporter et décharger/importer dans n'importe quel lieu, sous réserve d'inscription de ce lieu dans la déclaration, ce que confirme la loi d'Hadrien sur l'huile à Athènes³⁵.

L'importance conférée au déchargement et au chargement par les deux verbes qui ont été au cœur de cette note ne paraît pas aussi marquée dans la loi de Lycie. Elle pourrait bien alors être typique de la période transitionnelle qui vit le passage d'un système principalement fondé sur le chargement et le déchargement à un système principalement déclaratif, moins contraignant en termes de chargement et de déchargement. La nouvelle interprétation que nous proposons des verbes ἐμβάλλεσθαι et ἐξαίρεισθαι met en relief ce qui nous paraît être l'originalité principale du système douanier romain mis en place lors de l'annexion de la province par rapport à une pratique grecque fondée sur l'existence d'un nombre limité de lieux légaux pour pratiquer le chargement et le déchargement à fins d'importation ou d'exportation. Dans le système que décrit la loi douanière d'Asie, la seule contrainte légale liée à des ports désignés concerne la déclaration et le règlement des droits, ce qui était sans doute une façon de ne pas léser exagérément les intérêts de cités qui tiraient divers avantages, notamment des revenus, des flux de marchandises qui y étaient chargées et déchargées. Tenus de faire relâche dans ces ports à fins de déclaration et de paiement des droits, les exploitants de navires et les marchands pouvaient avoir un certain intérêt à y charger ou à y décharger par souci de gain de temps. Toutefois, le découplage de la procédure déclarative, du paiement des droits de douane et du chargement ou déchargement introduisait un système infiniment plus souple qui permettait notamment de charger ou décharger à moindres frais directement

35. SEG 15, 108 = IG II² 1100 (124 apr. J.-C.), l. 24 : καὶ ποῦ ὁρμητῆρι τὸ [π]λοῖον.

auprès d'une exploitation en vue de l'exportation, sous réserve de disposer des réseaux de contacts suffisants. Ce dispositif, qui a permis sous l'empire de délocaliser des *stationes*, comme celles des *Quadragesimea Galliarum et Hispaniarum* à Ostie³⁶, scellerait alors ni plus ni moins que la fin de ce que certains ont décrit comme le modèle emporial et où l'on tend à reconnaître le système grec³⁷.

Jusqu'à quel point ce système introduisait-il une rupture avec le système en vigueur avant l'annexion de la province ? C'est difficile à établir et cela suppose d'avoir préalablement défini ce qu'aurait été un système douanier valable à l'échelle du monde grec, entreprise qui dépasse à la fois l'ambition de cette note et le champ de spécialité de son auteur.

Plusieurs auteurs modernes ont suggéré l'existence d'une possible exception à ce qu'ils considéraient être une pratique douanière grecque fondée sur le primat du déchargement et du chargement dans la procédure³⁸. On l'a trouvée dans la tradition de la Nouvelle Comédie, dans une pièce de théâtre qui a pour cadre le Pirée, où l'un des personnages indique que le navire peut être déchargé, car il n'est plus sous douane et que les taxes ont déjà été acquittées... Il n'y a lieu de s'en étonner que si le contexte décrit est intégralement grec. Or, si le lieu de la fiction est bien grec, plus de soixante-dix ans avant la loi douanière d'Asie, c'est déjà la pratique douanière décrite par la loi douanière d'Asie qui sert de cadre à cette fiction, mise en œuvre par un certain Titius Maccius Plautus, à destination d'un public romain qui paraît en avoir été familier³⁹... La découverte de la loi douanière d'Asie éclaire ce passage d'un jour nouveau et suggère que Plaute n'a peut-être pas trouvé ce détail dans son modèle grec, mais a intégré à destination de son public romain un détail propre à la pratique romaine.

36. *CIL* XIV, 4708 = *AE* 1924, 110.

37. A. Bresson, *The Making of the Ancient Greek Economy*, *op. cit.* (n. 34), 2016, p. 306-317, en particulier p. 313-314, qui propose une analyse très nuancée des pratiques ; Id., *L'économie de la Grèce des cités*. II, *op. cit.* (n. 34), p. 98-133. Cf. aussi J. Vélissaropoulos, *op. cit.* (n. 35), p. 225-231.

38. K. Lehmann-Hartleben, *Die Antiken Hafenanlagen Des Mittelmeeres*, Leipzig, 1923 (*Klio Beiheft*, 14), p. 42 ; J. Vélissaropoulos, *op. cit.* (n. 34), p. 209, n. 29.

39. *Trinummus*, 1103-1108 : *Curre in Piraeum atque unum curriculum face / Videbis iam illic navem qua advecti sumus. / Iubeto Sangarionem quae imperaverim / curare ut efferantur, et tu ito simul /solutumst portitori iam portorium : / nihil est morae. i, i, ambula, actutum redi.* cf. K. Lehmann-Hartleben, *op. cit.* (n. 36) p. 42.

La possibilité d'une solution de continuité entre la loi douanière d'Asie et la période attalide a parfois été inférée de la conservation de tout ou partie de l'infrastructure douanière attalide dans le nouveau système comme indiqué à la l. 67 de la loi⁴⁰. Qu'une infrastructure douanière antérieure ait existé ne fait aucun doute, car il fallait bien contrôler routes et côtes ; mais le texte n'en précise ni la nature exacte ni le but précis. Il ne fait pas de doute qu'en imposant une distance maximale de quarante stades, soit cinq milles romains, entre deux postes de garde et de quatre-vingts stades, ou dix milles, entre deux postes de garde de premier rang, c'est bien une trame romaine de l'infrastructure, fondée sur les unités métriques romaines, que met en place la loi douanière. Que les bâtiments hérités de la période attalide aient été dévolus dès cette période à la procédure décrite par la loi douanière est en revanche en l'état absolument indémontrable.

L'interprétation dominante de ce que l'érudition a tendu à considérer comme le système grec repose principalement sur la loi de Kyparissia et sur une inscription de Caunos⁴¹. Par un de ces hasards de l'histoire, l'inscription de Caunos a été publiée à peine deux ans avant l'édition de référence de la loi douanière d'Asie et n'a pas bénéficié de ses lumières. Une mise en perspective de ce document dans le contexte fiscal de la Carie au II^e siècle apr. J.-C. reste à faire. L'érudition moderne a généralement utilisé ce document comme un témoignage de la survie de la procédure grecque, mais son utilisation en ce sens pose de nombreux problèmes de méthode. Il s'agit en effet d'un document daté du règne d'Hadrien, qui met en œuvre les modalités pratiques d'une évergésie qui a consisté à verser au fermier de l'*elliménion* la somme de 60 000 deniers, pour l'indemniser de la perte de tout ou partie de ses revenus afin de mettre en œuvre une forme d'immunité douanière qui devait attirer dans le port de Caunos des marchands qui n'y seraient pas spontanément venus pour y charger et décharger des marchandises. La nature de l'*elliménion* y est très obscure ; il ne s'agit pas d'un droit de port, puisqu'il est prélevé aussi sur les frontières terrestres de Caunos (A, 11). Son montant, du quarantième, est identique à celui de la *Quadragesima* prélevée par Rome au titre de la douane d'Asie.

40. O. van Nijf, « The Social World of Tax Farmers and their Personnel », dans M. Cottier *et alii*, *op. cit.* (n. 1), p. 287.

41. C. Marek, *op. cit.* (n. 33), n° 35.

On peut hésiter entre la désignation d'une douane municipale dont le montant serait égal à celui de la douane impériale et celle de la douane impériale elle-même (la référence au *nomos dêmosionikos* [A, 4 ; A, 12 ; B, 7 ; B, 9-10 ; B, 16-C, 1] semble plaider plutôt en ce sens sans être absolument déterminante). On peut dès lors douter de la valeur paradigmatique de ce document pour l'époque grecque classique et hellénistique à la fois parce qu'il est d'époque impériale et parce qu'il organise non une règle, mais une exception explicite introduite avec une intention particulière. L'insistance mise à régler les modalités de chargement et de déchargement y est de ce fait sans doute moins la marque de la survie d'une pratique coutumière ancienne que d'une entorse à la pratique habituelle dans l'intention explicite qu'avaient les évergètes de conduire des marchands à venir décharger et charger à Caunos plutôt qu'ailleurs dans des conditions particulièrement attractives pour eux.

Il est possible que, faute d'un nombre suffisant de documents, l'historiographie moderne n'ait pas dégagé à ce jour une vision nuancée d'une procédure douanière grecque dont l'image pourrait avoir été exagérément figée dans le temps et dans l'espace par la tradition académique. Rien n'infirmé toutefois en l'état l'interprétation dominante de la procédure douanière grecque. Au contraire, la façon dont l'*exairesis* paraît disparaître du paysage portuaire avec la conquête romaine suggère bien que la domination romaine a entraîné une modification assez importante de la pratique douanière décrite par le règlement de Kyparissia pour conduire à la disparition pure et simple d'un lieu nommé du port indissociable de cette pratique. En l'état de nos connaissances, la pratique décrite par la loi douanière d'Asie paraît donc bien illustrer une évolution importante, sinon une rupture absolue, de la pratique douanière avec la mise en pace de la domination romaine. Elle n'a sans doute pas été étrangère à une transformation profonde des structures du commerce maritime qu'incarne entre autres l'émergence des *negotiatores* et dont les conséquences pourraient avoir pesé dans la révolte de 88.

*
* *

Le Président Jean-Louis FERRARY, MM. Denis KNOEPFLER, associé étranger de l'Académie, Henri LAVAGNE ainsi que Charles DE LAMBERTERIE prennent la parole après cette note d'information.