

BULLETIN D'ETUDES PREHISTORIQUES ET ARCHEOLOGIQUES ALPINES

publié par la

Société Valdôtaine de Préhistoire et d'Archéologie

Numéro spécial consacré aux
Actes du XII^e Colloque
sur les Alpes dans l'Antiquité
Yenne / Savoie
2-4 octobre 2009
(par les soins de *Damien Daudry*)

XXI

AOSTE 2010

LES STATIONS DU QUARANTIÈME DES GAULES DANS LES ALPES OCCIDENTALES, MANIFESTATIONS DU POUVOIR

JÉRÔME FRANCE

Université de Bordeaux-Institut Ausonius

En mars 2009, l'Institut Ausonius a organisé à Bordeaux une journée d'étude intitulée « La *statio*, archéologie d'un lieu de pouvoir », dans le cadre d'un programme de recherche sur l'État romain. Parmi les nombreux aspects de ce type d'établissement évoqués lors de cette journée, je me suis intéressé à la station douanière à partir de l'exemple de celle du quarantième des Gaules qui se trouvait à *Lugdunum* des Convènes (Saint-Bertrand-de-Comminges, Haute-Garonne)¹. Ce sujet était évidemment très proche de celui qui est abordé ici, en raison d'abord de la présence dans les deux cas du milieu montagnard, le piedmont pyrénéen d'une part et les Alpes occidentales d'autre part, et aussi parce les problématiques abordées, les stations de la douane romaine comme « manifestations du pouvoir » dans un cas et en tant que « lieu de pouvoir » dans l'autre, s'avèrent évidemment très voisines.

À Bordeaux, examinant la question de savoir si la station douanière était « un lieu de pouvoir », il m'a semblé que la réponse était partagée : si elle ne servait pas de résidence à un personnage d'autorité (gouverneur ou procureur), elle abritait l'exercice d'un pouvoir, celui d'effectuer un prélèvement sur le trafic. Il ne s'agissait donc pas d'un centre de gouvernement mais plutôt d'un siège administratif. J'ai insisté aussi sur l'idée que la station manifestait matériellement la présence et l'autorité de l'empereur, dans la mesure où les esclaves et affranchis de la *familia Caesaris* qui en constituaient le personnel étaient une émanation directe de celui-ci. Il est utile de préciser que si ces remarques ne valent à strictement parler que pour la période pendant laquelle l'administration impériale percevait directement la douane, on aura garde d'oublier, néanmoins, que durant la période de l'affermage qui a précédé, la perception était certes assurée dans les stations par les agents des publicains, donc des personnes privées, mais sur la base de moyens de coercition concédés par l'État².

Les mêmes remarques pourraient être faites pour les stations des Alpes occidentales mais il paraît inutile de les répéter. Aussi, en abordant la question de la station douanière dans le contexte alpin et en tant que « manifestation du pouvoir », ai-je souhaité me placer sur un terrain un peu différent en essayant de mettre en évidence la place du *portorium* et des stations douanières dans le processus de conquête et d'emprise du pouvoir romain dans cette région.

La perception du *portorium*, c'est-à-dire la douane romaine, reposait sur un réseau de stations. D'une manière générale, dans le système douanier romain, la liste de ces stations était définie par la *lex portus* (ou *portorii*), c'est-à-dire le document qui servait à la fois de règlement pour la perception du *portorium* et de cahier des charges pour l'établissement de la *lex locutionis*, le contrat d'affermage passé entre l'État et les publicains. La *lex portus* du quarantième des Gaules ne nous est malheureusement pas parvenue, mais on a un bon exemple de ce type de document avec le règlement de la douane d'Asie (*lex portorii Asiae*), qui énumère l'ensemble des stations formant le réseau de perception³. C'est donc sur la base d'un dossier épigraphique relativement dispersé que l'on connaît actuellement seize stations du quarantième des Gaules, réparties depuis les Pyrénées jusqu'à Ostie en passant par Lyon, les Alpes et les cols rétiques. Le secteur le plus dense est celui des Alpes avec sept stations qui contrôlaient les débouchés des grands axes transalpins sur lesquels passait l'essentiel du trafic. Ces sept stations sont celles que les sources attestent de manière certaine, et c'est la raison pour laquelle ce sont les seules que j'ai prises en

¹ Programme « La vie de l'État dans le monde romain – Le gouvernement de Rome dans les provinces », financé par le Conseil régional d'Aquitaine. Le travail en question a donné lieu à deux publications : une monographie sur la station du quarantième des Gaules, à paraître dans *Aquitania* 2010, et un article de synthèse sur les stations du *portorium*, dans le recueil des travaux que nous avons réalisés pour ce programme, à paraître aux éditions Ausonius en 2010.

² Voir Dubouloz 2007 qui concerne la dîme de Sicile dans les années 70 a.C., mais dont les conclusions en matière juridique peuvent être transposées aux autres impôts affermés, y compris sous l'Empire.

³ Cottier 2008, 35-37 (l. 22-26 §9).

compte dans mon livre, refusant de considérer, ne serait-ce qu'à titre d'hypothèse, des témoignages qui n'étaient pas clairement et indiscutablement en rapport avec le quarantième. Il s'agissait alors pour moi de réagir contre une tendance, manifestée notamment par S. J. De Laet, à admettre très facilement et sur la base de critères très larges l'existence d'une station douanière à un endroit donné⁴. Aujourd'hui, mon attitude a évolué sur ce point, et je pense qu'il est possible de supposer aussi, sur la base d'éléments plus ou moins probants selon les cas, l'existence de quelques autres établissements. C'est le parti qu'a adopté Giovanni Menella à partir d'une étude très précise et très rigoureuse des témoignages de l'implantation du quarantième dans les Alpes maritimes⁵, et je pense qu'il s'avère plus rémunérateur pour envisager la réalité de l'emprise douanière dans cette région du monde romain.

L'ensemble de ces sites est énuméré dans la liste suivante, les stations « homologuées » du quarantième sont numérotées de 1 à 7, les « incertaines » sont affectées d'un astérisque.

- Du côté du versant italien des Alpes maritimes :
 - *La Turbie (De Laet 1949, 146 ; Scuderi 2001, 169 et 177 n. 42). La présence d'une station serait attendue sur ce site frontière où la *via Iulia Augusta* quittait l'Italie, mais aucun élément documentaire ne permet de l'appuyer.
 - (1) *Pedona*/Borgo San Dalmazzo, dans la vallée de la Stura, Italie IX^e région⁶ : *CIL*, V, 7852 (D. 1854) ; *AE*, 1955, 205 ; *AE*, 1992, 1155 ; (De Laet 1949, 146-147 ; Vittinghoff 1953, col. 356 ; France 2001, 70-81 ; Scuderi 2001, 169-170 ; Segard 2009, 78).
 - *Piasco, dans le val Varaita, Italie IX^e région (De Laet 1949, 147 et 413 ; Vittinghoff 1953, col. 356 ; Menella 1992, 217-218 ; France 2001, 149-150 ; Scuderi 2001, 169).
 - **Forum Germa*(---)/San Lorenzo di Caraglio, à l'entrée du Val Grana, Italie IX^e région⁷ (Menella 1992, 231 ; Scuderi 2001, 169).
 - *Dronero, sur le Val Maira, dont le nom médiéval *Vallis Caresma* passe à juste titre pour une corruption du latin *quadragesima* (Menella 1992, 231 ; Scuderi 2001, 170).
- Sur le versant italien des Alpes cottiennes :
 - (2) *Ad Fines/Fines Cotti*/Avigliana, à l'entrée de la vallée de la Dora Riparia, Italie XI^e région⁸ : *CIL*, V, 7209, 7211, 7213 (D. 1853), 7214, 7264 (*Segusio* [Suse]) ; (De Laet 1949, 148-149 ; Vittinghoff 1953, col. 356 ; France 2001, 81-90 ; Bettori & Menella 2002, 20-26 ; Segard 2009, 43-44).
- En Narbonnaise, versant gaulois des Alpes cottiennes :
 - (3) *Genaua*/Genève, dans la cité de Vienne : *AE*, 1919, 21 (*ILN Vienne* 3, 870) ; (De Laet 1949, 150 ; Vittinghoff 1953, col. 356-357 ; France 2001, 41-43 ; Segard 2009, 47)
 - (4) *Ad Tur*(---)/*Ad Publicanos* (Albertville ?), à l'entrée de la Tarentaise, dans la cité de Vienne : *CIL*, XII, 2348 (D. 4816 ; *ILN Vienne* 2, 542) ; (De Laet 1949, 149-150 ; Vittinghoff 1953, col. 356 ; France 2001, 33-36 ; Segard 2009, 59-61).
 - (5) *Cularo*/Grenoble, dans la cité de Vienne : *CIL*, XII, 2227 et 2252 (*ILN Vienne* 2, 367 et 388) ; (De Laet 1949, 149 ; Vittinghoff 1953, col. 356 ; France 2001, 22-24 et 36-40 ; Segard 2009, 53)
- Sur le versant italien des Alpes grées et pennines :
 - (6) *Augusta Praetoria*/Aoste, dans la vallée de la Dora Baltea, Italie XI^e région : *AE*, 1989, 334 ; (France 2001, 157-159 ; Segard 2009, 39).
 - *Carema, à l'entrée du Val de Gressoney dont le nom est dérivé du latin *quadragesima*, Italie XI^e région (Scuderi 2001, 172 et 182 n. 93).
 - **Oscela*/Domodossola, dans la vallée du Toce, sur la route du Simplon, Italie XI^e région ; (De Laet 1949, 152 ; France 2001, 330-331 ; Scuderi 2001, 173 et 183 n. 108)
- Dans les Alpes pennines :
 - (7) *Acaunum*/Saint-Maurice, dans la vallée du Rhône entre Martigny et le Léman : *AE*, 1897, 4 (D. 9035) et 1945, 123 ; (De Laet 1949, 151 ; Vittinghoff 1953, col. 357 ; France 2001, 92-96 ; Scuderi 2001, 173 et 182 n. 103).

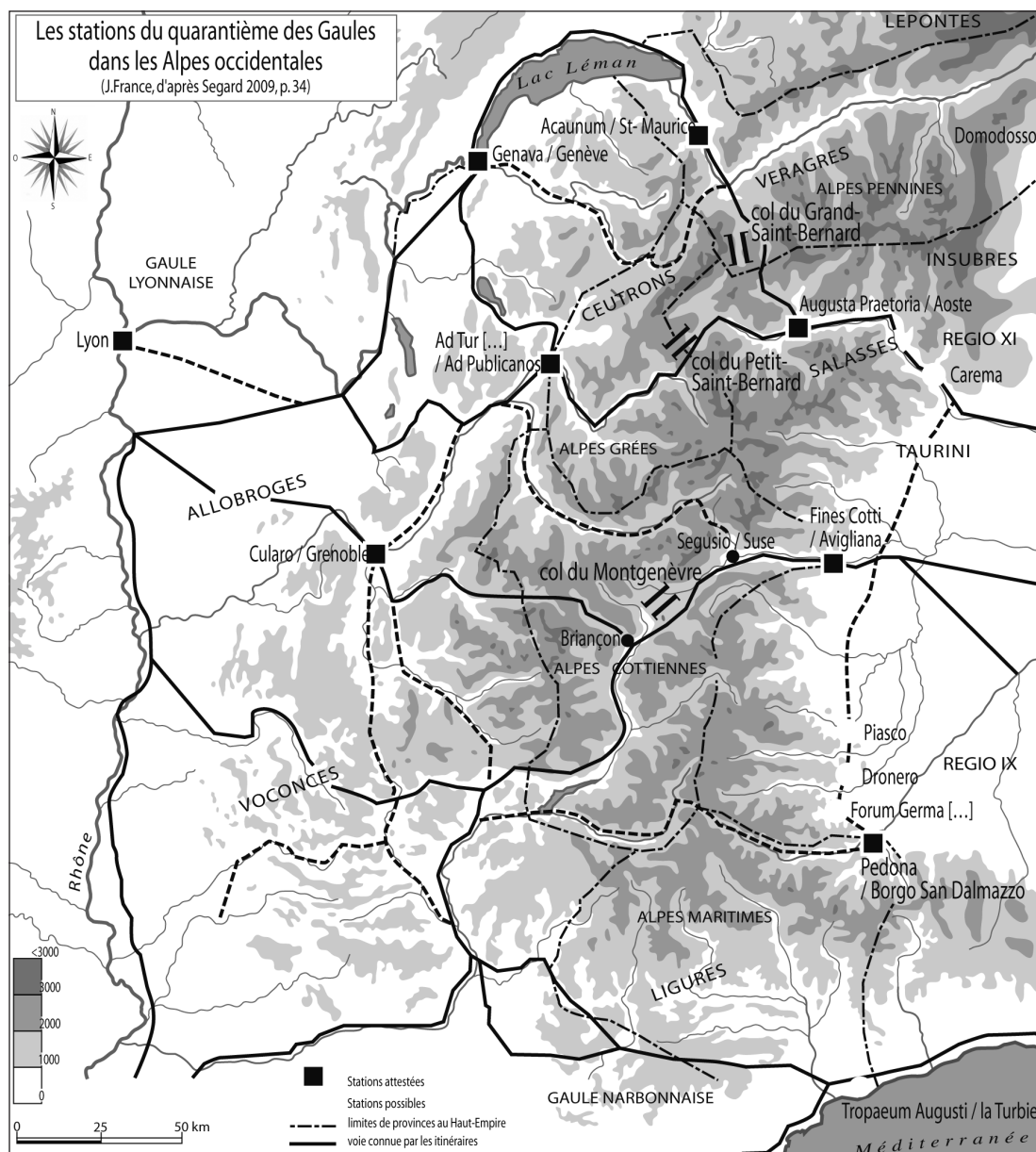
⁴ Voir France 2001, 17-18 ; des exemples de cette tendance avec les sites de *Segusio*/Suse, p. 81 (site sur lequel je reviens plus bas), et de *Alpeasum*/Piasco, p. 149-150.

⁵ Menella 1992.

⁶ Les recherches récentes ont remis en cause l'hypothèse de Mommsen concernant l'appartenance de *Pedona* aux Alpes maritimes et la placent dans la IX^e région italienne (Ligurie), voir Culasso Gastaldi 1996, 299-309 et Scuderi 170 et 178 n. 50.

⁷ Sur *Forum Germa*(---) et son appartenance à la IX^e région italienne voir les références citées à la note précédente.

⁸ Pour l'appartenance de *Fines Cotti* à la XI^e région italienne (Transpadane) : Scuderi 2001, 171 et 180 n. 76 ; Bettori & Menella 2002, 15 et 24.



Il y a plusieurs choses qui frappent lorsque l'on considère la localisation de ces stations. Assez logiquement, elles prennent place le long des axes montant des fonds de vallée vers les cols alpins et souvent à l'entrée même de ces vallées, là où vient mourir la plaine, ou au débouché des cols, comme à *Acaunum*. Elles se situent volontiers aussi sur les sites de carrefours, ainsi à Aoste qui contrôle les deux grands axes du Grand-Saint-Bernard (*Summus Poeninus*) et du Petit-Saint-Bernard (*via per Alpes Graias*), ou à *Ad Tur(---)/Ad publicanos*, à la confluence de l'Isère et de l'Arly. Pratiquement tous les grands trajets paraissent concernés et, sur le versant italien des Alpes maritimes, notamment, Giovanni Menella envisage des postes de contrôle et de perception installés sur tous les accès, à l'exception des innombrables sentiers d'altitude dont le caractère marginal rendait la surveillance superflue et sur lesquels une petite contrebande pouvait à la rigueur être tolérée⁹. Autre remarque : les stations sont implantées dans des agglomérations, que ce soit au contact des Alpes, à la lisière du piedmont, ou plus rarement au cœur du massif (Aoste), et cela pour des raisons pratiques assez évidentes. C'étaient des lieux de passage obligés sur les itinéraires empruntés par le trafic commercial, et c'est dans ces centres urbains un peu développés, ou dans leur proximité immédiate¹⁰, que les marchands pouvaient trouver des lieux de repos et des services de toute sorte, et les agents

⁹ Menella 1992, 231-232.

¹⁰ Sur la localisation des *stationes* plutôt à la périphérie des centres urbains, et sur des « itinéraires de contournement », voir France s. p. (12) et Leveau s. p. (10 et 14-17).

de perception un lieu de résidence plus agréable, où les contacts avec d'autres représentants des autorités locales, civiques ou impériales, étaient aussi plus commodes¹¹. On ne doit donc guère s'étonner de ne pas voir d'implantation douanière dans les solitudes de la haute montagne, y compris sur des sites relativement fréquentés comme l'étaient, par exemple, les stations routières des deux cols du Saint-Bernard. Ici, la présence même épisodique d'un employé itinérant du *portorium*, comme l'était le *circitor* rattaché sans doute à la station d'Aoste et connu par une dédicace à Mithra¹², devait suffire à assurer le contrôle de la douane, et on peut supposer que cet agent impérial se logeait lors de ses déplacements dans les installations affectées au *cursus publicus*.

On s'accorde unanimement sur l'idée que l'implantation des stations du *portorium*, et donc les limites douanières, ne coïncidaient pas forcément, et même en fait très rarement, avec celles de l'administration et notamment celles des provinces¹³. Rita Scuderi a raison de noter que les premières sont généralement fondées sur des éléments naturels et des critères ethniques, alors que les secondes sont déterminées par les lieux de passage des marchandises. Comme elle le remarque malicieusement, si les limites administratives et douanières se recoupaient, elles tailleraient à travers les agglomérations elles-mêmes, puisque c'est là que se trouvent les stations douanières, or ce n'est jamais le cas¹⁴. De toute manière, il faut préciser que les limites administratives et douanières ne sont pas de même nature ; si les premières recourent en général les limites des cités et se matérialisent par une ligne continue s'appuyant sur des éléments notables du relief ou de l'hydrographie, voire sur un bornage¹⁵, les secondes se définissent de manière discontinue sur la base d'un réseau de points de perception plus ou moins éloignés les uns des autres.

La situation des Alpes occidentales montre cependant que l'implantation des stations douanières n'était pas toujours dénuée de signification politique. On peut en juger en considérant comment la question des péages a joué un rôle dans le processus de conquête dans cette région et de quelle manière les Romains y ont ensuite installé le *portorium*. C'est sous le règne d'Auguste que la conquête des Alpes occidentales a été menée à son terme. Auparavant, sous la République, seules les marges en avaient été soumises, du côté de la Cisalpine comme de la Transalpine, mais le détail de ces opérations militaires pour cette période demeure assez mal connu, en dehors des campagnes régulièrement menées contre les Ligures. Celles qui furent engagées contre les peuples alpins à partir de César et surtout d'Auguste bénéficient d'une documentation plus fournie et ont été davantage étudiées¹⁶. Plusieurs peuples étaient présents sur les passages et les axes alpins, notamment les Ubères qui tenaient le Simplon, les Séduens, dans la haute vallée du Rhône, les Vénètes au débouché du Grand-Saint-Bernard, les Nantuates, sur la partie inférieure du haut cours du Rhône qui débouche sur le Léman, et enfin les Salasses, particulièrement bien placés, puisqu'ils contrôlaient le Val d'Aoste, le Petit-Saint-Bernard débouchant sur l'Isère et le territoire des Allobroges en Transalpine, et le Grand-Saint-Bernard qui ouvre sur le Valais et la vallée du Rhône.

En 58 a.C., César dut vaincre la résistance des Ceutrons, des Graiocèles et des Caturiges pour faire passer son armée par le Montgenèvre entre ses bases de Cisalpine et la vallée du Rhône¹⁷. Un an plus tard, son lieutenant Serrus Galba échoua à ouvrir le passage du Grand-Saint-Bernard devant la résistance des Séduens et des Vénètes¹⁸, et César dut se contenter du Montgenèvre dont l'accès lui était désormais garanti par l'alliance d'un chef local, Donnus, qui reçut pour cela la citoyenneté romaine et vit son autorité royale reconnue sur les peuples de la région. Il put ensuite léguer son royaume à son fils Cottius I qui régna avec le titre romain de *praefectus*¹⁹. Tous ces peuples devaient pour une bonne part vivre du trafic transalpin et des activités de portage ; ils percevaient des péages moyennant la sécurité qu'ils pouvaient garantir aux voyageurs et l'entretien des pistes et des ponts²⁰. Les auteurs anciens présentent volontiers ces péages comme excessifs, voire comme une forme de racket²¹. Strabon insiste notamment sur les brigandages des Salasses qui n'hésitaient pas à s'en prendre à des officiels romains. Il rapporte ainsi comment ils firent payer à Decimus Brutus, au moment de sa fuite de Modène en avril 43, une drachme par tête pour lui et ses hommes²², et s'indigne de ce qu'ils allèrent jusqu'à s'en prendre à une colonne de soldats ro-

¹¹ Sur la situation économique et sociale de ces agglomérations, voir les références données par Scuderi 2001, 177 n. 46 ; voir aussi Segard 2009, 45-46.

¹² *AE*, 1989, 334 (France 2001, 157-159) ; sur les cols du Saint-Bernard voir les remarques de Leveau s. p. (4-5) avec d'autres références.

¹³ De Laet 1949 ; France 2001, 345-348 ; Scuderi 2001.

¹⁴ Scuderi 2001, 169 et 170.

¹⁵ Chouquer & Favory 2001, 182-183.

¹⁶ Voir les références données par Segard 2009, 17-18.

¹⁷ *Caes., Gal.* 1.10.4-5.

¹⁸ *Caes., Gal.* 3.1-6.

¹⁹ *CIL*, V, 7231 ; sur tout cela Van Berchem 1982 ; sur les rois clients, Braund 1988 ; sur Cottius, Scuderi 2001, 170 et 178 n. 51.

²⁰ Strab. 4.6.7 : « en prétextant qu'ils construisaient une route ou jetaient des ponts sur les torrents » (trad. Lassère, CUF ; la phrase est apparemment tronquée).

²¹ *Caes., Gal.* 3.1.2 ; Strab. 4.6.7 ; DC 49.34.

²² Van Berchem 1982, p. 56.

mains, faisant rouler des rochers sur eux et volant l'argent de César (c'est-à-dire d'Auguste) sous prétexte qu'ils entretenaient les routes et les ponts. Le déclenchement des opérations contre les Salasses fut donc visiblement motivé par un fort contentieux douanier. Strabon, Appien et Dion Cassius énumèrent les griefs que Rome avait contre eux et il n'est pas impossible, comme le pense Denis Van Berchem, qu'il ait existé un dossier d'accusation publié avant l'intervention décidée par Auguste, en 25 a.C., que Strabon en particulier aurait pu consulter et dont il tire ses informations²³. C'est ainsi qu'après plusieurs tentatives plus ou moins fructueuses dirigées par C. Vetus en 35 ou 34 a.C.²⁴, puis M. Valerius Messala Corvinus en 34-33²⁵, Auguste décida d'en finir. En 25 a.C., le consul Terentius Varro Murena vint à bout de leur résistance, massacra une bonne part de la population et vendit le reste à l'encan. Le territoire des Salasses fut intégré à l'Italie et la colonie d'*Augusta Praetoria* (Aoste) déduite à l'emplacement du camp consulaire, dans le but évident de surveiller la zone et de tenir fermement l'accès aux cols du Saint-Bernard²⁶. On ignore les circonstances précises dans lesquelles furent conquises les tribus ligures qui occupaient l'extrémité méridionale du massif alpin, mais la conquête de celui-ci apparaît complètement achevée lorsqu'en 7-6 a.C. Auguste fait édifier sur le site de La Turbie, sur la route du littoral, un trophée célébrant la soumission de tous les peuples alpins²⁷.

La mainmise sur les péages, qui avaient été un des grands enjeux de ce conflit, a fait partie des sanctions infligées à un certain nombre de peuples. Le cas des Salasses est exemplaire. Dans le passage d'Appien qui a été cité plus haut, leur droit à percevoir des taxes de passage (*télè*) est clairement lié au fait qu'ils sont indépendants (*autonomoi*)²⁸ ; a contrario, la perte de cette indépendance s'accompagna ipso facto de celle de leurs revenus, désormais affectés au trésor romain. L'ensemble des péages et droits de passage des divers peuples, en dehors peut-être de certains d'entre eux (voir ci-dessous), fut réuni dans un même impôt douanier, la *quadragesima Galliarum*, créé selon moi par Auguste entre 20 et 5 a.C.²⁹. La perception en fut confiée à des publicains organisés en société, les *socii publici quadragesimae Galliarum*, pour utiliser la dénomination qui apparaît sur les inscriptions de cette époque³⁰. Ensuite, l'affermage se fit en faveur de *conductores* et enfin la gestion fut placée dans la régie directe de l'administration impériale, à une date que l'on peut placer entre 180 et 200³¹. Dans ces conditions, il est clair que la mise en place de la *quadragesima Galliarum* marque autant la réorganisation et une rationalisation des divers systèmes péagers indigènes que leur annexion et leur romanisation, au sens politique du terme. Il est intéressant de constater à cet égard que les stations de perception de cette taxe furent de ce côté des Alpes toutes implantées en territoire italien (voir plus haut la liste des stations et la carte), comme si le pouvoir romain avait voulu marquer ainsi sa propriété et sa souveraineté sur ces établissements, conçus dès l'origine comme des manifestations matérielles aussi bien que symboliques de son autorité.

Il est possible malgré cela que certains peuples ou dynastes protégés des Romains aient pu continuer pendant un temps à percevoir des droits de passage. Ce fut sans doute le cas de Donnus, puis de ses successeurs Cottius I et Cottius II, sur la route du Montgenèvre, et peut-être celui des Ceutrons sur le versant occidental du Petit-Saint-Bernard. Leur nom ne figure pas sur le trophée de La Turbie parmi ceux des peuples vaincus par Auguste et on peut penser qu'après leur défaite de 58, ils ont entretenu de bons rapports avec Rome. D'une manière générale, en effet, si celle-ci reprenait habituellement à son compte les droits de douane des communautés qu'elle soumettait à son autorité, il arrivait aussi qu'elle leur laisse le privilège de les percevoir pour leur propre compte, à condition toutefois que soient préservés les intérêts romains par des clauses de passage en franchise, comme en témoigne par exemple le cas des Ambraciotes³².

Le cas de la station et du site de *Fines Cotti* mérite de ce point de vue un examen particulier car il montre peut-être un cadre et des raisons différents pour l'implantation d'un établissement douanier³³. La localité ap-

²³ Van Berchem 1982, p. 82.

²⁴ App., *Ill.* 17 ; *RE* I, 2, col. 2558, 47 (v. Rohden).

²⁵ App., *Ill.* 17 ; Strab. 4.6.7 ; DC 49.38 ; le récit de la soumission des Salasses figurait chez Tite Live, *Per.* 135, qui est peut-être la source de Strabon ; la date de la campagne de Messala demeure controversée et certains historiens la situent après Actium, voir les remarques de Freyburger & Roddaz 1994, 186 n. 312, voir aussi 184 n. 284, et sur Messala 169 n. 144, avec d'autres références.

²⁶ Voir les remarques de Scuderi 2001, 172 et 181 n. 84.

²⁷ L'inscription en est transcrite par Plinie, *Nat.* 3.136-137.

²⁸ App., *Ill.* 17 : « ils avaient non seulement préservé leur indépendance, mais prélevaient des taxes sur ceux qui traversaient leur pays ».

²⁹ Voir France 2001, 292-303.

³⁰ Par exemple *CIL*, V, 7213 (D. 1853) *Fines Cotti/Avigliana*.

³¹ Un exemple de *conductor* : *CIL*, V, 7852 (D. 1854) *Pedo/Borgo San Dalmazzo*. Sur l'évolution de la gestion de la *quadragesima Galliarum*, France 2001, chapitres 4 et 5.

³² Liv. 38.44 ; voir France 1999, 98.

³³ Ce dossier a fait récemment l'objet d'une publication très approfondie d'Alessandro Bettori et Giovanni Menella (2002), et cela me permet de revenir sur un point que j'avais abordé dans mon livre sans toutefois lui accorder une attention suffisante.

paraît dans les itinéraires sous le nom d'*ad fines* : *mansio ad fines* dans l'*Itinerarium Burdigalense* et *ad fines XXXX (quadragesima)* dans les gobelets de Vicarello, et de *Fines Cotti* dans une inscription découverte sur le site³⁴. Située en Italie, à la limite des Alpes cottiennes, elle est à peu près à mi-chemin entre Turin à l'est (25 km) et Suse à l'ouest (30 km), à peu de distance du bourg d'*Ocelum*, mentionné par César et Strabon³⁵, dont la localisation exacte n'est pas connue mais qui se trouvait dans les Alpes cottiennes. On situe l'emplacement d'*Ad Fines* sur le hameau de Malano dans la commune d'Avigliana. De tous les sites de station douanière dans les Alpes occidentales, c'est sans doute celui dont l'exploration archéologique est la plus développée. Les fouilles de la fin du 19^e siècle et une intervention préventive en 1998 ont permis de repérer des édifices à caractère public, temple ou monument dédié à un empereur ou un membre de la famille impériale (avec en particulier deux reliefs en marbre blanc représentant des prisonniers barbares liés à un trophée). La chronologie du site a été précisée et il semble que ses débuts, entre la fin du 1^{er} siècle a.C. et le début du suivant, coïncident avec la création du quarantième des Gaules et l'installation probable d'une station à cet endroit. On peut donc supposer que cette installation a entraîné le développement d'une petite agglomération, ou du moins qu'elle l'a dynamisée, d'autant plus que sa situation topographique était favorable, de même que son emplacement par rapport au réseau routier et sur le sol italien. Même s'il est encore bien incomplet, le dossier archéologique de *Fines Cotti* s'avère, on le voit, essentiel tant nous savons peu de choses sur la situation et l'environnement des stations douanières dans le monde romain.

La station de *Fines Cotti* a peut-être joué un rôle plus important que les autres dans le réseau de perception de la *quadragesima Galliarum*. À l'appui de cette supposition, il convient d'abord de prendre en compte la densité du trafic sur la voie du Montgenèvre, avant l'ouverture et la viabilisation de passages plus septentrionaux, et la disposition centrale du site par rapport au dispositif du quarantième des Gaules, spécialement sur le versant italien. Il faut aussi remarquer que *Fines Cotti* est le site du quarantième qui a fourni le plus grand nombre d'inscriptions, avec quatre inscriptions votives auxquelles on peut ajouter une funéraire de *Segusio*³⁶. Deux des inscriptions de *Fines Cotti*, malheureusement lacunaires, semblent néanmoins y indiquer la présence d'un affranchi impérial occupant la fonction de *tabularius*, et cela à une époque où le quarantième était encore géré par des associés privés. J'ai suggéré d'interpréter cette particularité comme l'indice de la présence dans cette station d'un établissement impérial destiné à contrôler sur place la gestion des publicains. Je n'insiste pas davantage sur cette hypothèse que j'ai largement développée dans mon livre³⁷, mais je tiens à discuter quelques points compliqués sur lesquels Giovanni Menella a eu le mérite de revenir³⁸.

Le premier concerne le nom de la station. Dans l'usage administratif romain, celles-ci sont généralement dénommées par un adjectif formé sur le nom du site où elles se trouvent, accompagné de l'indication du service auquel est rattaché l'établissement, par exemple la *sta(tio) Turicen(sis) (quadragesimae) G(alliarum)*³⁹. Dans les documents épigraphiques concernant *Fines Cotti*, nous ne trouvons pas cette séquence, au lieu de quoi nous avons soit *statio(nis) [(quadragesimae) Gall(iarum)]* tout court (*CIL*, V, 7211), soit le toponyme seul *Fin(ibus) Cotti* (*CIL*, V, 7213). Indépendamment du fait qu'il n'y a pas d'autres stations sur place et donc pas de risque de confusion, l'explication la plus simple à cette absence réside peut-être dans la difficulté de former un adjectif sur le toponyme *Fines Cotti*. Autre problème : la localisation de la station, dont rien ne prouve formellement qu'elle se trouvait à *Fines Cotti*. Giovanni Menella élimine d'emblée la possibilité des faubourgs d'*Augusta Taurinorum* pour des raisons de « profil logistique ». *Segusio* (Suse) serait selon lui le lieu « névralgique » en raison de sa situation privilégiée par rapport aux axes de communication et de la nécessité d'y procéder à une rupture de charge. Mais c'est cependant à *Fines Cotti* qu'il place la station car il estime que, pour des raisons diplomatiques, elle devait forcément se trouver là, dans la mesure où la nature des rapports entre Rome et le royaume client paraît peu compatible avec l'installation d'un établissement romain à Suse qui était la capitale du roi Cottius.

Cela nous amène à un troisième problème, posée par un autre inscription trouvée celle-là à *Segusio* et qui témoigne de la présence à cet endroit d'un *[u]illico summ(arum)*⁴⁰. Giovanni Menella a raison de dire qu'un silence embarrassé a entouré ce texte, en raison de la difficulté que pose l'existence d'une *st(atio)* sur ce site, à peu de distance de celle que l'on connaît à *Fines Cotti*, et aussi de l'interrogation suscitée par la fonction de *uilicus sum-*

³⁴ *Itinerarium Burdigalense* 1965, 3. Gobelets de Vicarello : *CIL*, XI, 3281-3284 ; France 2001, 140-149. Pour le nom *Fines Cotti* : *CIL*, V, 7213 (D. 1853).

³⁵ Caes., *Gal.* 1.10 ; Strab. 4.1.3.

³⁶ Voir dans la liste plus haut les références de ces textes.

³⁷ France 2001, 327-328, 395-396, 411-412.

³⁸ Bettori & Menella 2002, 22-26.

³⁹ *CIL*, XIII, 244 (D. 1562) *Turicum/Zurich*.

⁴⁰ *CIL*, V, 7264 : *Nerito / Satri st(ationis) l(iberti) (seruo) / [u]illico summ(arum) / Segusione / Masculus soc(iorum)*.

marum, dont le contenu précis demeure toujours énigmatique⁴¹. Giovanni Menella a repris la lecture de Mommsen dans le *CIL* :

Nerito / Satri st(ationis) l(iberti) / [u]llico summ(arum) / Segusione / Masculus soc(iorum).

Selon lui, Neritus, dédicataire de l'inscription, est l'esclave d'un affranchi de la station nommé Satrius, et il exerce la fonction de *uilicus summarum*, quant au dédicant, Masculus, c'est un esclave des *socii*. Tous deux étaient certainement des collègues dépendant de la même *societas* et de la même station de la *quadragesima Galliarum*. Dans la mesure où la fonction de *uilicus summarum* n'est pas attestée dans l'administration romaine de la *quadragesima*, il suppose qu'une autre taxe a pu être perçue à *Segusio* au cours du 1^{er} siècle p.C., à laquelle cette fonction serait donc rattachée. Il en déduit qu'une relative autonomie fiscale avait pu être laissée à Cottius, avant que l'annexion à l'Empire, à la mort de Cottius II en 63, ne rende ce statut caduc, et que la taxe en question soit fondue dans le quarantième. Cette hypothèse s'avère à la fois astucieuse et cohérente, et on peut encore l'appuyer en rappelant que Cottius améliora et sécurisa toute la voie du Montgenèvre, la faisant même équiper de piquets destinés à guider les voyageurs⁴². La perception d'un péage trouvait donc sa justification traditionnelle de revenu destiné à l'entretien des routes.

Il y a toutefois un point qui, sans remettre en cause l'hypothèse générale de Giovanni Menella, fait difficulté dans cette lecture de l'inscription de *Segusio*. C'est l'impossibilité d'admettre l'existence d'un « affranchi d'une station » dans la mesure où une station n'avait pas, à la différence des *socii*, les associés du quarantième⁴³, la personnalité juridique qui seule pouvait permettre de posséder des esclaves et de les affranchir. Giovanni Menella a pensé résoudre cette difficulté en arguant que Satrius était détaché de la station toute proche de *Fines Cotti*, mais je me demande plutôt s'il ne faut pas corriger la lecture de Mommsen, qui n'avait pas vu la pierre (apparemment perdue) et qui a peut-être reproduit une erreur des premiers éditeurs, en lisant plutôt *Nerito Satri (seruo) Sp(urii) l(iberti)*... : « À Neritus, (esclave) de Satrius affranchi de Spurius ». Neritus est un *cognomen* servile attesté à Vérone (*CIL*, V, 3393) ; Satrius est un gentilice bien représenté en Italie du nord, où l'on connaît en particulier un Sp(urius) Satrius à Soriasco près de *Clastidium* (*CIL*, V, 7352), et l'on peut aussi bien supposer que ce Sp. Satrius aurait été le fermier de la taxe levée par Cottius, ou l'un des associés de la *quadragesima Galliarum*⁴⁴.

On le voit, les conclusions que Giovanni Menella et moi-même tirons de l'analyse de l'implantation du *portorium* suggèrent deux attitudes différentes du pouvoir romain face aux traditions péagères des diverses communautés alpines et du comportement qu'elles eurent elles-mêmes vis-à-vis de Rome. En ce qui concerne les Salasses, sur lesquels les auteurs anciens nous ont donné des informations assez nourries, j'ai insisté sur son caractère brutal et captateur. En revanche, dans le cas particulier du royaume de Cottius, mon collègue s'est attaché à mettre en évidence, à travers une documentation plus dispersée et moins dense, la reconnaissance accordée à une autorité locale, celle d'un roi client, certes, mais auquel il pourrait bien avoir reconnu une relative autonomie en matière fiscale. Au-delà de cette appréciation divergente seulement en apparence, car Rome a fait montre à la fois et simultanément de l'une et l'autre attitude, nous nous rejoignons néanmoins sur un point essentiel en reconnaissant tous les deux que le prélèvement douanier pouvait avoir une signification politique ou diplomatique, et que l'implantation des stations, qui matérialise son assiette territoriale, apparaît bien dans le contexte alpin comme une manifestation du pouvoir et de l'impérialisme romain. C'est là une conclusion qui n'est pas négligeable dans la mesure où elle permet de nuancer l'idée parfois un peu trop strictement économique que l'on peut se faire de la logique et de l'organisation de ce type d'impôt.

⁴¹ La fonction de *uilicus summarum* est attestée ailleurs, notamment dans d'autres services fiscaux et financiers : *CIL*, V, 737 ; *CIL*, VIII, 1128 (*III publica Africae*) ; *CIL*, X, 7347 (*XX hereditatium*) ; on connaît aussi un *disp(ensator) arc(a)je summar(um)* de la colonie d'*Asculum Picenum* (*CIL*, IX, 5177) et un *dispensat(or) summarum* de la colonie de *Pola* (*CIL*, V, 83).

⁴² Ammian. 15.10.2 et 7.

⁴³ France 2001, 371-377.

⁴⁴ Il y a donc lieu de revenir sur le *cognomen* Sater que j'avais suggéré pour ce personnage (France 2001, 195), voir Bettori & Menella 2002, 25 n. 50.

ABRÉVIATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- BETTORI, A. ET G. MENELLA (2002) : « La “Quadragesima Galliarum” ad Fines Cotti », *QSAP*, 19, 13-26.
- BRAUND, D. C. (1988) : « Client Kings », dans D. C. Braund (éd.), *The Administration of the Roman Empire 241 BC-AD 193*, Exeter, 69-96.
- CHOUQUER, G. ET FR. FAVORY (2001) : *L'arpentage romain*, Paris.
- COTTIER, M. *et al.* (2008) : *The Customs Law of Asia*, Oxford.
- CULASSO GASTALDI, E. et G. MENELLA (1996) : « Regio IX-Liguria. Pedona », *Supplementa italica* n. s., 13, Rome, 292-328.
- DE LAET, S. J. (1949) : Portorium. *Étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, Bruges.
- DUBOULOZ, J. (2007) : « Autorité romaine, fermiers de l'impôt et contribuables en Sicile dans les années 70 av. J. -C. », dans J. Dubouloz et S. Pittia (dir.) : *La Sicile de Cicéron. Lectures des Verrines*, Besançon, 147-168.
- FRANCE, J. (1999) : « Les revenus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire) », dans *Il capitolo delle entrate nelle finanze municipali in Occidente ed in Oriente*, actes de la X^e Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain, École française de Rome, 27-29 mai 1996, Coll. EFR 256, Rome, 95-113.
- FRANCE, J. (2001) : Quadragesima Galliarum. *L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'Empire romain (I^{er} siècle av. J.-C.-III^e siècle ap. J.-C.)*, Coll. EFR 278, Rome.
- FRANCE, J. (s. p.) : « Anatomie de la station douanière : autour de *Lugdunum* des Convènes (Saint-Bertrand-de-Comminges) », actes de la journée d'étude *La statio, archéologie d'un lieu de pouvoir*, sous presse.
- FREYBURGER, M.-L. et J.-M. RODDAZ (1994) : Dion Cassius. *Histoire romaine*, Livres 48 et 49, CUF, Paris.
- Itinerarium Burdigalense* (1965) : *Itineraria et alia geographica*, Turnholt.
- LEVEAU, PH. (s. p.) : « Stations routières et *stationes uiarum*. Une contribution à l'archéologie de la station en Gaule Narbonnaise et dans les provinces alpines voisines », actes de la journée d'étude *La statio, archéologie d'un lieu de pouvoir*, sous presse.
- MENELLA, G. (1992) : « La *Quadragesima Galliarum* nelle *Alpes Maritimae* », *MEFRA*, 104, 1992, 1, 209-232.
- SCUDERI, R. (2001) : « Confine amministrativo e confine doganale nelle Alpi occidentali », dans S. Giocelli Bersani (éd.), *Gli antichi e la montagna/Les anciens et la montagne. Ecologia, religione, economia e politica del territorio/Écologie, religion, économie et aménagement du territoire*, Turin, 2001, 167-183.
- SEGARD, M. (2009) : *Les Alpes occidentales romaines. Développement urbain et exploitation des ressources des régions de montagne (Gaule Narbonnaise, Italie, provinces alpines)*, Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine, 1, Aix-en-Provence.
- VAN BERCHEM, D. (1982) : « Conquête et organisation par Rome des districts alpins », dans *Les routes et l'histoire* (recueil d'articles), Genève, 79-85 (1^{ère} publication dans la *REL*, 40, 1962, 228-235).
- VITTINGHOFF, FR. (1953) : *RE*, 22, 1, s. u. *Portorium*, col. 346-399.