

provenant d'Égypte et de Pannonie. Le quatrième chapitre, qui constitue le cœur de l'ouvrage, présente la typologie des amphores attestées dans les contextes étudiés. T. Bezczky y distingue 71 types rassemblant les productions locales et importées. La lecture est quelque peu compliquée par le fait que l'auteur a choisi de créer sa propre classification pour désigner les amphores importées (amphore rhodienne = Type 1 ; Kapitän 2 = Type 44 ; LRA1 = Type 52 etc.), alors que les planches illustrant les amphores par contextes archéologiques se réfèrent pour leur part à la nomenclature courante. Le catalogue reprend une synthèse de chaque type d'amphores, leur chronologie et les phases dans lesquelles celles-ci apparaissent à Éphèse ainsi que leur distribution en Orient et en Occident. L'auteur inclut également les références bibliographiques des amphores du même type, précédemment publiées à Éphèse. Chaque type d'amphore s'accompagne d'une description macroscopique de la pâte argileuse, assez succincte, mais complétée par une analyse pétrographique très claire et compréhensible proposant également, lorsque celle-ci peut être déterminée, une origine géologique argumentée sur base de la composition des minéraux ainsi qu'une hypothèse de provenance. Par ailleurs, en complément des planches typologiques, on trouvera 39 planches couleur de vue microscopique d'échantillons céramiques dont il faut souligner la qualité et la lisibilité. Ce catalogue complet augmenté d'une riche documentation macrophotographique constitue ainsi un outil très utile pour le lecteur. Le cinquième chapitre reprend les données quantitatives relatives aux différents types d'amphores par régions de production, dans chaque contexte examiné. L'auteur note ainsi que dans le secteur de l'agora tétragone, les amphores orientales (locales, égéennes ou palestiniennes) dominent à toutes les époques. Les amphores occidentales (italiennes et espagnoles) sont davantage représentées au début de l'époque impériale, alors que les amphores africaines, égyptiennes ou originaires de la Mer Noire sont attestées en nombre limité à chaque période. La question de l'évolution des réseaux d'approvisionnement est développée dans une discussion finale dont on peut peut-être regretter la brièveté et dans laquelle l'auteur prend également en compte le contexte archéologique, les données épigraphiques fournies par les timbres amphoriques ainsi que les analyses de pâtes. Le volume se termine par quelques pages consacrées aux analyses pétrographiques.

Agnès VOKAER

Günter MANSFELD, *Der Held auf dem Wagen. Archäologische Belege zur technischen Entwicklung des Wagens*. Ruhpolding, Ph. Rutzen – Wiesbaden, Harrassowitz, 2013. 2 vol., Band I : XII-414 p., 103 fig. ; Band II : 54 cartes sous coffret. Prix : 128 €. ISBN 978-3-447-06902-1.

Quand apparaît dans le monde eurasiatique la voiture à deux ou quatre roues ? Et pour quelle raison ? La question fascine de longue date. J.C. Ginzrot tentait déjà d'y répondre en 1817 dans une synthèse qui garde son intérêt. Tarr, Piggott et bien d'autres depuis ont été tentés par la longue histoire de la locomotion et les ethno-historiens autant que les historiens des techniques ont toujours été fascinés par le saut technologique décisif de la traction attelée. Quand et pourquoi ? Günter Mansfeld a consacré toute sa vie à traquer les origines de la voiture, cherchant images, objets et textes, du Rhin à l'Euphrate, avec une patience infinie, inventoriant les traces les plus

anciennes de roues, pleines ou à rais, de l'étendard d'Ur aux kourganes du Caucase. Cela nous donne un ouvrage monumental avec des centaines d'occurrences de sources primaires et secondaires et un atlas cartographique impressionnant des témoins par périodes, depuis le 4<sup>e</sup> millénaire. C'est l'Âge du Bronze et le 3<sup>e</sup> millénaire qui permettent de réunir des documents précis et suffisamment nombreux pour en cartographier la distribution. Une des surprises, c'est la richesse des kourganes du Caucase et des steppes, qui crée une continuité géographique des attelages au 3<sup>e</sup> millénaire autour et de part et d'autre de la Mer Noire, entre Asie et Europe. Toute la littérature scientifique de ces régions, de l'Ukraine à l'Anatolie, peu accessible pour beaucoup d'entre nous, a été dépouillée et intégrée dans l'inventaire. Mansfeld nous rend là un service considérable. Mais la tradition des tombes à char n'est pas uniforme dans les sociétés du Chalcolithique et du Bronze et les densités peuvent être plus représentatives des traditions funéraires et culturelles que des usages quotidiens. Mansfeld défend des thèses fortes et qui ne seront pas partagées d'emblée malgré de solides arguments. Que le lieu de découverte d'un véhicule n'indique pas sa provenance, on en conviendra volontiers. Une voiture est faite pour se déplacer, encore que je ne sois pas sûr qu'un char d'apparat funéraire voyage beaucoup. La grande idée, c'est que la voiture naît du fleuve, ou plus précisément, de l'interfleuve, en quelque sorte une barque qu'on pose sur deux essieux et qui sert à transporter des charges entre deux bassins ou rivières. Si l'on parle de l'usage des « Lastwagen » à quatre roues, les voies d'interfleuves constituent en effet un classique de la géographie de la circulation dans les sociétés anciennes. Ce n'est pas tout à fait original. Une autre idée est que le voiturage à chariot est souvent à longue distance et sans fret de retour. Peut-être, mais là encore je ne suis pas convaincu que l'usage majeur du voiturage utilitaire ne soit pas lié aux nécessités agricoles et au transport local. Pour moi, l'attelage naît du timon d'araire et de la paire de bœufs sous le joug, et s'inscrit dans un réseau technologique généré par les sédentarisation ou semi-sédentarisation néolithiques. Dans cette optique, le travois monté sur un train de roues, ou le plateau de charge à double brancard monté sur deux essieux gardent leur potentiel explicatif, bien avant le 4<sup>e</sup> millénaire. L'Âge du Bronze implique un développement majeur technologique et commercial mais, à mon sens, n'initie pas l'Urtyp de la voiture attelée, qu'elle soit à deux ou quatre roues, pleines ou à rais. Les « Helden » s'installent sur des voitures à deux ou quatre roues à toutes les périodes, les charges utilitaires aussi. Je ne suis pas toujours convaincu par les typo-chronologies technologiques sophistiquées des roues et chars proposés mais la formidable dynamique commerciale et les brassages culturels du 3<sup>e</sup> millénaire dans le monde eurasiatique trouvent dans cet inventaire colossal un support paradigmatique.

Georges RAEPSAET

Eugenio LA ROCCA, Cécile GIROIRE, Annalisa LO MONACO, Claudio PARISI PRESICCE & Daniel ROGER (Ed.), *Auguste*. Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2014. 1 vol., 320 p., nombr. ill. n/b et coul. Prix : 45 €. ISBN 978-2-7118-6173-6.

Ce volume constitue la traduction française du catalogue de l'exposition « Augusto » présentée durant l'hiver 2013/2014 aux Écuries du Quirinal de Rome et accueillie à Paris au printemps suivant. Le bimillénaire de la mort d'Auguste offrira