

and Lingones in Gaul, catalogued and commented by Y. Le Bohec; in the second, it is pointed out with remarkable intuition by M. Coltelloni-Trannoy, who discusses the percolation of the Greek language into Latin in a variety of contexts, as is particularly clear in inscriptions on mosaics from Roman Africa. One may hope that other academic circles that had contact with the figure and legacy of A. Laronde in Cyrenaica, Tripolitania and other regions of the ancient world will also honour the memory of this eminent scholar in an equally worthy manner. Jerzy ŻELAZOWSKI

David BLACKMAN, Boris RANKOV, Kalliopi BAIKA, Henrik GERDING & Jari PAKKANEN, *Shiphsheds of the Ancient Mediterranean*. Cambridge, Cambridge University Press, 2013. 1 vol., XXII-597 p., nombr. ill. Prix : 110 £. ISBN 9781107001336.

Jusqu'à la publication par M.-Ch. Hellmann d'un excellent chapitre consacré aux arsenaux (*L'architecture grecque. 3. Habitat, urbanisme et fortifications*, Paris, Picard, 2010, p. 360-374 ; *AC* 81 [2012], p. 557), les infrastructures portuaires militaires passaient à juste titre pour le parent pauvre de l'architecture grecque. Et pour cause : la compréhension des ports, ensablés ou sous eaux et dont les vestiges étaient le plus souvent limités à leurs éléments rupestres, échappait largement. Le développement de l'archéologie sous-marine et de programmes de recherche spécifiques menés par de nombreuses équipes permet aujourd'hui une première réflexion d'ensemble. On la doit à plusieurs spécialistes, David Blackman qui compte à son actif une quarantaine d'années de recherches de terrain dans le domaine, Boris Rankov, impliqué dans la construction de la trière « Olympias » et Kalliopi Baika, auteur d'une importante thèse sur le port de Corfou ; aidés de deux collègues scandinaves, ils produisent ici un volume important qui constitue une synthèse fondamentale sur le sujet. Si l'on s'en tient à son titre, l'ouvrage traite des « Shiphsheds » de la Méditerranée, c'est-à-dire des loges ou hangars à bateau, les « Schiffshäuser », *néoria* grecs ou *navalia* romains. Le focus sur ces structures souvent évanescents (loges et cales de halage), généralement séparées par des rangées de colonnes supportant la toiture, permet d'engager une série de discussions sur l'intégration topographique des ports de guerre dans les fortifications et les grilles urbaines, la restitution des élévations des hangars, le coût de la construction de l'arsenal, la chronologie des infrastructures, les tailles et types de bateaux ainsi protégés... En dépit du titre générique, les infrastructures romaines – largement méconnues il est vrai – ne sont guère traitées ; on renverra pour celles-ci aux publications parues dans la foulée des travaux menés sur et autour du *portus* de Rome (S.J. Keay, *Portus and its Hinterland. Recent Archaeological Research*, Londres, 2011 ; *Rome, Portus and the Mediterranean*, Londres, 2012 ; *AC* 83 [2014], p. 202). L'ouvrage est divisé en deux parties ; la première compte treize études synthétiques (p. 1-259), la seconde propose un important catalogue de sites (p. 230-586). Les études portent sur l'historique de la recherche (p. 4-15), l'apport des sources littéraires et épigraphiques d'époque classique et hellénistique (p. 16-29), l'arsenal romain dans les sources textuelles, numismatiques, iconographiques et archéologiques (p. 30-54), une estimation des coûts de construction (p. 55-75), une tentative de rapprochement typologique du navire de guerre et de son abri (p. 76-101), les infrastructures et techniques de mises à l'eau et en cale sèche

(p. 102-123), les rampes et les substructures (p. 124-140) et traitent, dans un chapitre particulièrement nourri, des superstructures (p. 141-184) ; suivent deux études sur l'articulation topographique de l'arsenal et des quais (p. 185-209), sur les aspects défensifs et sa relation parfois privilégiée avec l'agora (p. 210-230) ; une dernière étude porte enfin sur la typologie des points d'appui à la navigation, installations plus modestes que les complexes portuaires majeurs (p. 231-253). En ressort un inventaire particulièrement saisissant de sites et de questions liées à la nature et à la taille de ces établissements, à leur distribution géographique et à leur architecture. Samos n'est ainsi plus l'unique base navale d'importance du VI<sup>e</sup> s., et Athènes ne fait que suivre au début du siècle suivant un mouvement général, à la suite d'Abdère ou de Thasos par exemple. Pour l'époque hellénistique, l'archéologie complète les données littéraires et témoigne de manière spectaculaire du développement fulgurant des flottes de Rhodes et de Carthage. Elle révèle aussi quelques-uns des sites relais, modestes mais indispensables aux grandes puissances maritimes du temps, à titre d'exemple Oiniadai – l'un des ports de guerre les mieux conservés du monde antique – pour Athènes, ou Eulimna pour Rhodes. La seconde partie consiste en un impressionnant catalogue de sites, des plus grands, comptant plus de 200 navires (Athènes, Carthage, Syracuse et Corfou) aux plus modestes (comptant une ou deux embarcations), en passant par des infrastructures de taille moyenne (e.g. Aiginai, Cos, Kition), ce qui permet d'en saisir à la fois la variété et l'importance. Ce catalogue est distribué de manière originale entre vingt-quatre installations portuaires militaires assurées, sept probables, vingt possibles, dix-sept peu vraisemblables et une à rejeter. Ajoutons que la notice « Piraeus » tire largement parti des fouilles de l'Institut danois d'archéologie d'Athènes : Bjørn Lovén, *The Ancient Harbours of the Piraeus. Vol 1.1. The Zea Shipsheds and Slipways: Architecture and Topography* et de Bjørn Lovén & Mette Schaldemose, avec la collaboration de B. Klejn-Christensen & M.M. Nielsen, I.2., *The Ancient Harbours of the Piraeus. Vol. 1.2. The Zea Shipsheds and Slipways: Finds, Area 1 Shipshed Roof Reconstructions and Feature Catalogue*, Aarhus, Institut danois d'Athènes, 2011 (2012), volumes pour lesquels on se référera à la notice 2013.142 de la *Bibliographie de l'architecture grecque* de M.-Ch. Hellmann et au compte rendu *AC* 83 (2014) p. 201. Le volume se clôture par un index (p. 587-597). On l'aura compris, l'ouvrage de D. Blackman et B. Rankov occupe, et occupera longtemps, une place majeure dans le domaine des installations maritimes grecques.

Laurent THOLBECQ

Dominique GARCIA, *La Celtique méditerranéenne. Habitats et sociétés en Languedoc et en Provence. VIII<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècles av. J.-C.* Arles, Errance, nouvelle édition revue et augmentée, 2014. 1 vol., 248 p., nombr. ill. (COLLECTION LES HESPÉRIDES). Prix : 32 €. ISBN 978-2-87772-562-0.

En 2004 paraissait chez le même éditeur la première édition de la *Celtique méditerranéenne*. Dix ans, c'est peu, mais mesuré à l'aune d'une activité archéologique bourdonnante, c'est plus qu'il n'en faut pour remesurer la dynamique des processus d'urbanisation dans la Provence protohistorique. La déconstruction des idées reçues reste d'actualité face aux prétentions identitaires de certains courants pan-celtiques