

Guy BARRUOL, Jean-Luc FICHES et Pierre GARMY (Dir.), *Les ponts routiers en Gaule romaine*. Actes du colloque tenu au Pont du Gard du 8 au 11 octobre 2008. Montpellier-Lattes, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2011. 1 vol. 23 x 28 cm, 687 p., 32 pl., nombr. ill. (RAN. Supplément, 41). Prix : 50 €. ISBN 978-2-9528491-6-6.

Un colloque bien organisé et préparé peut devenir un ouvrage de référence pour longtemps, un instrument de travail. Ce sera le cas pour ce qui est bien plus que le bilan d'une rencontre sous les arches du Pont du Gard en 2008. L'imposant volume issu d'une collaboration fructueuse entre plusieurs services archéologiques et unités de recherche universitaires et du CNRS, tient à la fois de l'inventaire raisonné des structures de franchissement en Gaule romaine, de l'analyse technique et architecturale des ouvrages d'art, de la typologie des ponts, mais encore des méthodes d'investigation et d'identification sur le terrain, de la protection et de la valorisation patrimoniale. La partie I est constituée d'un atlas important qui identifie sur des bases rigoureuses les « vrais » ponts romains de la Gaule, finalement une quarantaine. Un travail de démystification nécessaire et salutaire. Des ponts dits romains deviennent médiévaux et de nouveaux ponts sont identifiés parfois sur de petites rivières et des routes secondaires. L'intérêt n'en est pas moins grand dans les deux cas. Les ouvrages de pierre sont observés principalement dans le Sud de la Gaule, en Narbonnaise, aussi dans les Alpes et en Aquitaine. Dans le Nord on a affaire plutôt à des constructions à tablier de bois sur piles de pierre. Les notices, classées par ordre alphabétique, sont très complètes, bien illustrées, cartographiées, et accompagnées d'une bibliographie bien à jour. La « fortune » de l'ouvrage est souvent intéressante à suivre et montre que même à date récente la protection d'un ouvrage ancien est loin d'être assurée. À cet égard, la solidité des enquêtes et la riche illustration devrait interpeller tous les acteurs de la protection patrimoniale. Les études thématiques qui constituent la deuxième partie ne sont pas moins intéressantes. Elles concernent la relation entre ouvrages d'art et route, entre autres sur l'itinéraire de la *Domitia*, les contraintes de la dynamique fluviale et des rivières à crues torrentielles, les sources écrites, épigraphiques, juridiques et toponymiques, la technologie de la construction, l'intégration dans les programmes urbanistiques, les ponts de bois et les passages à gué, les problèmes de conservation-restauration. Dans tous les cas, la référence au pont de Trèves aurait été bienvenue, et la confrontation avec les données rassemblées dans l'ouvrage fondateur de Heinz Cüppers (Mayence, 1969), attendue. Cet extraordinaire ouvrage d'art, le plus septentrional si l'on excepte Cologne, n'a cependant droit qu'à quelques lignes perdues au milieu de la contribution par ailleurs fort intéressante d'Annie Dumont et Louis Bonnamour. C'est dommage car *Augusta Treverorum* est le chef-lieu de la *civitas* la plus importante économiquement de la Gaule Belgique et le pont, dont les piles impressionnantes sont parfaitement conservées, est intéressant aussi par les remaniements chronologiquement datés par dendrochronologie et par la reconnaissance archéologique précise des caissons de construction. Ausone n'aurait pas apprécié cette relégation. Un bel album photo complète les documents techniques nombreux et font redécouvrir dans la lumière de Provence le pont Flavien à Saint-Chamas, Vaison, l'élégance des arches d'Apt, la solidité de l'ouvrage de Boisseron,

Ambrussum, Sommières, et encore Fréjus, Viviers, Montbrison, Béziers, Saint-Thibery...
Georges RAEPSAET

Robert BEDON (Éd.), *Macellum, taberna, portus. Les structures matérielles de l'économie en Gaule romaine et dans les régions voisines*. Limoges, Presses universitaires, 2011. 1 vol. 15,5 x 24 cm, 440 p., nombr. ill. (CAESARODUNUM, 43-44). Prix : 38 €. ISBN 978-2-84287-541-1.

Les lieux économiques intéressent de plus en plus de monde, et comme l'économie est partout, qu'il soit considéré comme primitif ou développé, il est utile de tenter d'en définir les types, les structures et d'en identifier les vestiges. Mais la Gaule n'est pas Pompéi et l'identification n'y est pas aisée, donc l'inventaire des biens reconnus souvent hasardeux. Tantôt on connaît la dénomination épigraphique ou littéraire sans vestiges avérés, parfois une structure architecturale originale sans fonction assurée, souvent des vestiges archéologiques ou du matériel qui renvoient à un métier ou une production, mais sans structure typologiquement identifiable. Que peut-on dire dans l'état actuel de la documentation ? C'est le propos et l'objectif du volume qui réunit, à l'appel de Robert Bedon, une série de spécialistes de la Gaule qui apportent, chacun dans son domaine, des éléments de réponse et surtout des réflexions. À partir du moment où l'on accepte l'idée que l'économie productive est partout, en ville, à la campagne, sur les routes et les rivières, dans les camps et les *canabae*, que la production est commerciale et le réseau connecté du producteur au consommateur, on ouvre la boîte de Pandore et on ne sait plus où donner de la tête. À défaut d'être intelligent, le primitivisme finleyen avait au moins la vertu de la tranquillité intellectuelle. Voici donc quelques repères dans ce domaine difficile mais actif : la recherche des *macella*, l'un d'entre eux possible dans le grand sanctuaire de Vieil Évreux, les maisons-ateliers du modèle pompéien aux petites maisons en profondeur de Bliesbrück auxquelles on pourrait ajouter celles de Mamer, Braives, Liberchies, Arlon, et bien d'autres encore, les librairies pour l'instant très abstraites, les relais routiers nombreux sur les Itinéraires, moins nombreux sur les chemins, et les étables et écuries bien présentes dans les textes mais qu'on commence aussi à bien reconnaître sur le terrain comme dans les Wohnstallhäuser de Tongres. Qui dit ports dit entrepôts-*horrea* et installations techniques, abordés en interdisciplinaire pour les lacs de Suisse, plutôt d'un point de vue topographique pour la Basse-Seine, au niveau maritime dans le cas de Dyrrhachium. Les lieux de travail en ville, cela ne manque plus désormais, identifiés et bien étudiés en l'occurrence pour Norba, Mariana et Haïdra. Le point de vue est plus large, tantôt sur le plan de l'approche critique du thème, tantôt sur celui de l'espace géographique pris en compte, en ce qui concerne la boucherie, de l'abattoir au détail, la terminologie épigraphique des lieux économiques par le biais des évergésies, *horreum*, *macellum*, *taberna*, *portus* (très ambigu dans la mesure où il peut ne concerner qu'un lieu de douane ou de taxation), *fabrica* (trop général), *figlina*, *campus* éventuellement, puis les structures et infrastructures en Corse, en Tyrrhénienne et en Dacie. Il est trop tôt pour parler de « synthèse », mais tous les enjeux apparaissent, c'est un progrès.

Georges RAEPSAET