

des produits commerciaux liés à une qualité reconnue et qu'il y a des producteurs qui en tirent du bénéfice. La deuxième réflexion est celle du céramologue qui a l'habitude dans ses nomenclatures et typologies de trouver la catégorie « imitations » qui est souvent intéressante parce que technologiquement elle est généralement facile à identifier et qu'elle est significative de déplacement de marché, d'investissements régionaux et d'évolution de clientèle. Le concept d'imitation n'est pourtant pas si simple à définir. La *rubra* si fréquente sous Auguste et Tibère dans les camps rhénans est considérée au départ comme une « imitation » des sigillées italo-gauloises. Le produit est plutôt de bonne facture. Au III<sup>e</sup> siècle, certains ateliers argonnais commercialisent de la sigillée « d'appellation » très médiocre en regard des sigillées contemporaines de Rheinzabern, et *a fortiori* des meilleures lédoziennes. En l'occurrence, la partition entre le vrai et le faux paraît un peu arbitraire et plutôt embrouillée. Sont ici soumis aux enquêteurs les parfums, un classique de l'imitation lié à l'immense plus-value du produit, la fausse monnaie bien évidemment, les amphores dont les formes typées tentent de faire prendre de la piquette pour du premier cru de Cos, les jetons, avec une interrogation aussi sur les régulations et contrôles de type sociaux affectant les produits. Le volume de 2011 est dédié à Thomas Pekary, figure importante de la numismatique et de l'archéologie gréco-romaine, décédé en 2010. Les thèmes des contributions sont variés autour de l'économie et du commerce, avec une prédilection pour les inépuisables documents papyrologiques. Il y est question de la fonction économique des basiliques de forum, de la production du bleu d'Égypte, du coût des transactions administratives, du passage structuré entre atelier et marché, du rôle des *phylakes* en Égypte, des *ptochoi* chez Homère et de la frappe monétaire chez les Pères de l'Église. – Soulignons la vitalité de cette revue d'histoire économique qui fut et reste un des premiers et des meilleurs vecteurs de la prise en compte historique du phénomène commercial dans l'Antiquité.

Georges RAEPSAET

Thomas SCHMIDTS, *Akteure und Organisation der Handelsschiffahrt in den nord-westlichen Provinzen des römischen Reiches*. Mayence, RGZM, 2011. 1 vol. 21 x 30 cm, VII-166 p., 53 fig. et cartes. (MONOGRAPHIEN DES RÖMISCH-GERMANISCHEN ZENTRALMUSEUMS, 97). Prix : 45 €. ISBN 978-3-88467-185-6.

Thomas Schmidts propose ici une synthèse sur la navigation et les acteurs de la navigation commerciale en Gaule et dans les provinces occidentales de l'Empire romain, en privilégiant la documentation épigraphique. Il s'agit donc plutôt de gestion et de définition du personnel navigant que d'archéologie de la batellerie. Après avoir montré après d'autres que les Gaulois de l'Indépendance utilisaient leurs rivières et leurs mers, l'auteur fait l'inventaire des fonctions à l'époque romaine : *navicularii* surtout présents à Narbonne et à Arles ; *nautae* à Lyon, sur le Rhône et les rivières d'Occident ; *caudicarii* en Italie ; *ratiarii* un peu partout ; *proreta* rare et subalterne ; *utricularii* sur les plans d'eau intérieurs ; un *moritex* un peu énigmatique ; plus un *actor navis* et un *vilicus navis*. C'est un bon inventaire documentaire agrémenté d'une bibliographie presque à jour, à défaut d'être toujours utilisée ou bien comprise. Mais il faut reconnaître qu'on travaille sur des petits nombres et la prudence interprétative doit être de mise. Je ne suis pas convaincu que les naviculaires soient de condition

modeste en regard des nautes. Je ne suis pas sûr qu'un naute en vaille un autre et que le riche patron lyonnais de corporations et collèges soit représentatif de toute la profession. L'accès à l'augustalité implique-t-elle une position sociale assez élevée ? Le *proreta* semble être lié une fonction technique sur le bateau, mais est-il subalterne, comparé à un ratiare ou à un utriculaire ? Pour les utriculaires, Schmidts discute longuement d'idées périmées. Pourquoi revenir sur la soi-disant relation avec les dendrophores, *fabri*, *centonarii* et les brigades de combattants du feu, amalgame par ailleurs non pertinent. Albert Deman (cité en bibliographie), à la suite de Kneissl, a montré depuis longtemps qu'il s'agit d'un muletier qui transporte de tout dans ses outres. Ce n'est pas un navigant ! Pour le rapport à l'annone, je ne suis plus convaincu que la structure annonaire soit une dominante dans le transport en Gaule. Passe encore sous Auguste où les Trois Gaules sont sur pied de guerre, mais tous nos documents sont postérieurs. Admettons que le transport oliaire au départ de l'Espagne lie les naviculaires de Narbonne à l'annone, mais je ne crois pas que les *nautae* des II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> siècles soient impliqués de la même manière. À cause du blé gaulois nécessaire à l'approvisionnement de Rome ? Cela reste à prouver et l'armée du Rhin semble recourir aux *frumentarii* et au marché local. Faut-il relativiser le poids de l'axe fluvial Rhône-Saône-Moselle dans la fourniture aux armées du *limes* rhéno-danubien ? Pas nécessairement, mais on ne peut aborder le sujet qu'en travaillant sur les produits identifiés. C'est un autre travail. Voir dans le *moritex* une tradition celtique lié à la navigation vers la Bretagne insulaire n'est plus vraiment d'actualité. Nous nous trouvons plutôt dans un cadre civique de représentation d'un groupe d'intérêt, entre proxénie et collégialité (cf. M. Dondin-Payre et X. Loriot, *AC*, 77, 2008, p. 127-169). Nul doute, comme le souligne l'auteur, qu'une bonne connaissance de la navigation en Gaule soit utile à l'histoire des techniques et à l'histoire économique et c'est assurément une excellente idée de la part du Römisch-Germanisches Museum d'en avoir fait un programme de recherche. Puis-je rappeler que beaucoup avait déjà été fait sur cette thématique dès 1987 et 1988 par mes soins et ceux de Marie-Thérèse Raepsaet-Charlier dans les *Münstersche Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte*. Ces travaux ne sont pas connus de l'auteur. Il reste beaucoup à faire, indéniablement.

Georges RAEPSAET

Steven E. SIDEBOTHAM, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*. Berkeley-Londres, University of California Press, 2011. 1 vol. 18 x 26 cm, xvii-434 p., 49 fig. (THE CALIFORNIA WORLD HISTORY LIBRARY, 18). Prix : 34.95 £. ISBN 978-0-520-24430-6.

Notre monde gréco-romain est méditerranéo-centriste. Toute l'historiographie antique, mais aussi médiévale et moderne, y insiste lourdement et non sans raison. Et pourtant cette économie antique qu'on nous présente volontiers aujourd'hui comme globale et interconnectée ne se limite pas à une toile quadrillant le *mare nostrum* de l'Empire romain. La mythique route terrestre de la soie fait l'objet de longue date d'études importantes surtout pour les grandes cités caravanières du Proche-Orient, Palmyre ou Pétra, qui contrôlent et rassemblent les arrivées occidentales de marchandises orientales avant de les disperser vers la côte, d'Antioche à Alexandrie, ou encore