

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^e et III^e 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

Laodicée, Tyr, Sidon ou Caesarea Maritima. Mais il existe une autre route, maritime celle-là, moins connue, qui dès l'époque ptolémaïque connaît une activité commerciale régulière entre l'océan Indien et le golfe du Bengale d'une part, et les ports du golfe Persique et de la mer Rouge d'autre part. À la lecture du bel ouvrage de Steven Sidebotham, on découvre tout un volet du commerce antique adossé à des dizaines d'installations portuaires, de bases commerciales et d'emporia qui n'ont parfois laissé d'autres traces que leur nom dans les Itinéraires ou chez les géographes anciens. Sauf Béréniké, à 825 km au sud de Suez et à 260 km à l'est d'Aswan, dont les fouilles archéologiques ont commencé à révéler l'importance. Il s'agit d'une escale majeure sur la rive égyptienne de la mer Rouge. Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser quand on parcourt aujourd'hui le désert oriental, entre Nil et mer, vers Edfou-Apollonopolis Magna ou Quft-Koptos, Béréniké n'est pas un îlot côtier isolé dans un environnement inhospitalier. Les cartes de Sidebotham issues de nombreuses prospections et de leur confrontation avec les témoignages des géographes nous montrent un paysage ponctué de routes, de fortins, de villages, de relais routiers, de citernes et points d'eau aménagés qui complètent les informations récemment recueillies dans le cadre des fouilles du *Mons Claudianus* et du *Mons Porphyretes*. Du pain sur la planche des archéologues car tout est à faire, même pour Béréniké, où de l'aveu du fouilleur, au terme d'une dizaine d'années de présence sur le terrain, seule une infime partie des vestiges en surface et en profondeur, a été relevée. Suffisamment en tout cas pour révéler un pan de la recherche presque inédit et appelé à connaître des développements considérables. D'Arabie, des Indes, voire de Chine, de Corée et d'Asie du Sud-Est viennent toutes sortes de produits, épices dont plusieurs sortes de poivres, aromates, animaux exotiques, textiles dont la soie, pierres précieuses et semi-précieuses, bois divers dont le teck et le bambou. Il faut remarquer que cette économie de la mer Rouge, ou du golfe Persique, n'est pas réservée à la seule filière du grand luxe et au seul profit de Rome. C'est une économie structurée d'échanges autour de la péninsule arabique. Ce qui n'est pas le moindre intérêt de ce travail remarquable et désormais indispensable à la connaissance de l'économie du monde antique.

Georges RAEPSAET

Nathalie BARRANDON, *De la pacification à l'intégration des Hispaniques (133-27 a.C.). Les mutations des sociétés indigènes d'Hispanie centrale et septentrionale sous domination romaine*. Bordeaux, Ausonius, 2011. 1 vol. 19,5 x 24 cm, 468 p., 177 fig. (SCRIPTA ANTIQUA, 35). Prix : 25 €. ISBN 978-2-35613-046-4.

L'auteur de cet ouvrage, version remaniée et mise à jour de sa thèse de doctorat dirigée par J.-M. Roddaz, rédacteur de la préface, se propose d'étudier l'impact de la présence de Rome en Hispanie centrale et septentrionale (nord-est de la péninsule), comprenant les aires peuplées par les Ibères et une partie des tribus celtibères : le bassin de l'Èbre, avec les territoires qui lui sont liés tels que la haute vallée du Douro, la région d'Ampurias-Emporion et le nord de l'actuelle région de Valence (la limite étant établie au sud du Turia). Il s'agit, plus concrètement, de s'intéresser aux mutations qu'ont subies les populations indigènes entre la chute de Numance en 133 avant notre ère, qui marque une césure fondamentale car elle contribue à la pacification de