

Emmanuel NANTET, Phortia. *Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée du VIII<sup>e</sup> siècle av. l'ère chrétienne au VI<sup>e</sup> siècle de l'ère chrétienne*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016. 1 vol. 22 x 28,5 cm, 656 p., nombr. ill. (ARCHÉOLOGIE ET CULTURE). Prix : 34 €. ISBN 978-2-7535-3414-8.

Bateaux et commerce maritime font l'objet de nombreux travaux, en constant renouvellement ces dernières années, lié à la fois à la nouvelle perception de l'économie antique, et aux épaves explorées chaque année par les archéologues. Tout un volet de l'économie antique méditerranéenne est lié au bateau : les navires marchands sillonnent la Méditerranée depuis la plus haute antiquité, avec les cargaisons les plus diverses, blé, vin, huile, salaisons, marbres et matériaux de construction, métal, vases, esclaves, animaux... Aussi la question du tonnage, sujet de la thèse d'Emmanuel Nantet, suscitée par Patrice Pomey et soutenue à Paris I, est-elle tout sauf innocente. C'est un travail pointu, difficile parfois dans les analyses les plus techniques, mais l'auteur a le souci de rendre compréhensibles tous les aspects de sa démarche au public le plus large et y réussit parfaitement. Une fois évoqués les tenants et aboutissants de la querelle des primitivistes et des modernistes mesurés à l'aune de la batellerie, Emmanuel Nantet présente le problème difficile des unités de jauge et leur interprétation, de la conversion des unités de jauge en unités de poids, ce qui implique la question des densités des matériaux concernés. De nombreux tableaux résument les données, formules de jauge et coefficients rectificateurs. L'organisation de la matière est très claire et chaque chapitre, richement documenté. L'auteur aborde en premier l'archéologie navale comme source d'évaluation du port en lourd. L'estimation du poids de la cargaison selon différentes méthodes est utilisée dans la majorité des cas plutôt qu'une formule de jauge. Vient ensuite l'évaluation du tonnage par périodes : à la période archaïque, petits tonnages de quelques tonnes à environ 30 tonnes, adaptés à des constructions à assemblages à ligatures. Dès la fin du VI<sup>e</sup> siècle av. n.è., on dépasse les 40 tonnes qui correspondent à un millier d'amphores dans des assemblages de coques à tenons et mortaises. La révolution de l'époque classique porte les charges au-delà de 360 tonnes, avec notamment les *myriophoroi* qui correspondent à dix mille unités de jauge. Les tonnages sont plus élevés encore à l'époque hellénistique et tardo-républicaine, pouvant dépasser les 500 tonnes, voire plus dans le cas hypothétique de la « Syracuse » bâtie par Archimède pour le compte de Hiéron II. La circulation du blé et du vin sur des bateaux de 200 à 400 tonnes de charge semble courante. Les nouveaux modèles architecturaux ont des formes différentes, aussi des qualités nautiques améliorées, et s'adaptent à tous les besoins du commerce. Il semble que, sous le Haut-Empire, il y ait moins de gros porteurs, sauf dans le cas des transporteurs de blé de l'annonne ou des obélisques et autres monolithes qui exigent de forts tonnages qu'autorisent des techniques de construction très performantes. La question du maintien ou du déclin sous l'Empire tardif et au Haut Moyen Âge ferme le volet diachronique de l'ouvrage. Viennent ensuite d'intéressants chapitres thématiques relatifs aux contraintes du tonnage à toutes les étapes de la navigation où il apparaît que petits et gros tonnages n'entrent pas en concurrence mais plutôt en complémentarité, à la nature des cargaisons, au problème du lest fixe et mobile, aux ports et au problème du tirant d'eau. S'ajoute un catalogue de 300 pages consacré au catalogue des épaves, avec de nombreux plans et illustrations, des annexes techniques, la liste des sources,

des index. Je n'ai pas trouvé d'allusion aux bateaux à double poupe, *amphiprunnoi*, connus par les inscriptions de Didymes, spécialisés dans les matériaux de carrière. L'analyse approfondie des tonnages complète notre connaissance de la navigation antique par un volet original et débouche sur un apport inédit à la connaissance de l'économie maritime antique.

Georges RAEPSAET

Luc BARAY, *Celtes, Galates et Gaulois, mercenaires de l'Antiquité. Représentation, recrutement, organisation*. Paris, Picard, 2017. 1 vol., 214 p., nombr. ill. (ANTIQUITÉ SYNTHÈSES) Prix : 31 €. ISBN 978-2-7084-1022-0.

Le mercenariat celtique fut un phénomène de grande ampleur. Les sources littéraires anciennes témoignent de la présence durant près de cinq siècles, de la bataille d'Himère en 480 aux funérailles d'Hérode le Grand en 4 avant notre ère, de mercenaires et d'auxiliaires celtes dans les armées de cités et de souverains grecs, macédoniens, carthaginois et romains. Ce sont principalement ces textes, dont les références sont rassemblées par ordre chronologique dans une utile annexe, que, à défaut de matériel archéologique, Luc Baray a sollicités afin de répondre à une série de questions. Les sources de l'époque hellénistique ont présenté le guerrier celtique comme le prototype même du barbare : un combattant courageux, mais sans méthode, peu endurant, cupide au point de piller les tombes des rois de Macédoine, ivrogne, prompt à changer de camp. Dans ce cas, s'interroge l'auteur, pourquoi les cités grecques, les souverains hellénistiques, les Carthaginois, les tyrans de Sicile et les Romains ont-ils utilisé des Celtes comme mercenaires durant cinq siècles ? L'examen des textes montre que les défauts supposés du guerrier celtique sont également attribués à d'autres peuples des marges du monde gréco-romain, tels les Ligures et les Crétois. Il s'agit d'un *topos*, d'une vision stéréotypée selon laquelle le barbare est l'antithèse du civilisé. De même, les mercenaires, motivés par l'appât du gain, et leurs employeurs, au premier rang desquels les Carthaginois, sont régulièrement opposés par les auteurs grecs et romains aux soldats-citoyens combattant pour les cités grecques ou pour Rome. Une lecture critique des textes anciens donne une image beaucoup plus contrastée des mercenaires gaulois. Leurs qualités sont au moins aussi nombreuses que leurs défauts ; leur présence durant près de cinq siècles sur les champs de bataille du pourtour méditerranéen, leurs actes de bravoure, leur fréquente attestation dans la garde rapprochée des souverains hellénistiques, témoignent de leur efficacité tant au combat que comme gardes du corps. Très peu de sources écrites mentionnent les origines ethniques et géographiques des guerriers celtes. En Méditerranée occidentale, des Gésates de la vallée du Rhône et des Arvernes sont nommément cités, en Orient, des Tectosages – mais s'agissait-il de Gaulois de la région de Toulouse, apparentés aux Volques Tectosages, ou d'un nom plus générique, « ceux qui cherchent un toit » ? – et des Bastarnes venus de la vallée du Danube. Le plus souvent, les termes Gaulois, Celtes et Galates sont utilisés sans plus de précision, dans des énumérations mentionnant les origines diverses des mercenaires : Libyens, Gaulois, Espagnols, Baléares... Luc Baray montre que les Celtes étaient traités par leurs employeurs exactement comme les mercenaires d'autres origines. En conséquence, il se sert largement, pour caractériser les modalités du service, les contrats d'embauche, la