

Romani et de souligner la nécessité d'une initiative de banque de données numérique (et idéalement cartographique) ouverte (R. Talbert). Dans son introduction, Anne Kolb, éditrice du volume, nous propose un bon état de la question, ne négligeant aucune perspective récente, qu'il s'agisse du rôle économique de la voie ou de l'impact de ses infrastructures connexes sur les occupations régionales. Pour le reste, le cœur du volume est consacré à des études régionales, fruit de nouvelles prospections ou de nouvelles fouilles (Étrurie romaine et plaine du Pô, « route de l'ambre », Dacie, Mésie, Balkans, Achaïe, Cilicie, Commagène, Palestine, Numidie, Afrique Proconsulaire et Lusitanie). Le volume ne révolutionne pas le sujet mais contribue sans conteste à en élargir les perspectives d'étude.

Laurent THOLBECQ

Claude REYNAUD (Dir.), *Voies, Réseaux, Paysages en Gaule. Actes du Colloque en hommage à Jean-Luc Fiches (Pont-du-Gard, juin 2016)*. Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2021. 1 vol. 22,5 x 28 cm, 531 p., nombr. ill. (REVUE ARCHÉOLOGIQUE DE NARBONNAISE, SUPPLÉMENT 49). Prix : 40 €. ISBN 979-10-92655-12-4.

Dédié à la mémoire de Jean-Luc Fiches, décédé en 2011, le présent volume rassemble 34 contributions de chercheurs autour du thème des routes et circulations, principalement dans le Sud de la Gaule. La Narbonnaise abonde en témoins archéologiques qui exemplifient toutes les facettes du réseau routier et en démontre les multiples dynamiques. La voie et ses abords, étudiée dans son réseau paysager, ses fonctionnements et finalités, devient alors bien autre chose qu'un témoin patrimonial local, mais le support d'activités multiples, voire l'axe de structuration de l'organisation du paysage et de l'implantation humaine. Dans la même collection avait paru en 2011 un volume sur les ponts routiers en Gaule romaine dont la présente livraison devient l'indispensable complément. Les chemins ne sont pas rares qui, dès la protohistoire, jouent leur rôle de lien entre *oppida* et d'axes dominants qui structurent des espaces de circulation hiérarchisés. C'est le premier point abordé. Rhône, Saône, Alpes impliquent des travaux de génie civil importants autour des passages majeurs d'Italie en Gaule dont la voie du col du Grand-Saint-Bernard. Mais c'est à la voie domitienne que se consacre une part importante des contributions qui touchent autant au tracé de la voie qu'à ses aménagements et à ses abords construits : historiographie, milliaires augustéens de la cité de Nîmes, analyse de sections précises, de Cessero à Sextantio, autour de Nîmes, dans la traversée des Pyrénées et à la Porte des Cluses. Les bilans régionaux rendront les plus grands services aux archéologues : Gaule Cisalpine, territoire des Arvernes, Bituriges Cubes, Lyonnaise, Lorraine, Médiomatriques et vallée du Vidourle. La méthodologie de la route s'est considérablement enrichie depuis Grenier et Chevallier, notamment par les approches de terrain quasi chirurgicales de l'archéologie préventive, et en contrepoint, par l'intérêt porté à l'environnement de la voie : de la micromorphologie aux auberges et typologie de relais, en passant par le petit mobilier, les évolutions de tracés, les aménagements autour de la voirie, les caractéristiques techniques. D'objectif plus large encore sont proposées des contributions qui portent sur la structuration viaire de la campagne autour des espaces urbains, notamment Nîmes, l'intégration de la route à l'agglomération, ou aux terres assignées. Dans

leur bilan, Claude Reynaud et François Favory inventorient les champs nouveaux de la recherche depuis le modèle qui s'était depuis longtemps imposé dans l'historiographie et remontait à Nicolas Bergier : la belle voie romaine de la *Tabula Peutingeriana* au tracé rectiligne, modèle d'ingénierie et symbole du pouvoir, sans être occultée, fait place à des approches multidisciplinaires qui chargent l'examen de la route, ou même du chemin non empierré, d'un potentiel historique beaucoup plus varié. C'est d'un monde en mouvement qu'il s'agit, entre micro-économie et macro-circulation, dont la route est un révélateur encore largement sous-exploité. Georges RAEPSAET

Jasper DE BRUIN, *Border Communities at the Edge of the Roman Empire. Processes of Change in the Civitas Cananefatum*. Amsterdam, University Press, 2019. 1 vol. 21,5 x 29,5 cm, IX-297 p., nombr. ill., 3 cartes. (AMSTERDAM ARCHAEOLOGICAL STUDIES, 28). Prix : 115 €. ISBN 978-94-6372-810-2.

La cité germano-romaine des Cananéfates, à l'ouest de la Germanie inférieure et longtemps à l'écart des travaux non militaires, a bénéficié au cours de ces dernières années d'une recherche accrue et d'avancées significatives dans la connaissance de ses données civiles. Il était donc utile d'en proposer une synthèse bien au fait des découvertes, afin d'établir au mieux ses caractéristiques tant historiques qu'archéologiques. Quel bilan historique peut-on en proposer ? Comme on l'avait déjà supposé au départ des minces informations des sources littéraires et épigraphiques, la *civitas* ne fut pas établie par Drusus, comme les autres cités de la province, mais fut ultérieurement installée au départ de la cité des Bataves qui, à l'origine comme le dit bien Tacite (*An.*, II, 6 ; *Hist.*, IV, 12), s'étendait jusqu'à l'Océan. Il en alla sans doute de même de la cité voisine des Frisiavons, laquelle pourrait avoir été mise en place par Corbulon qui donna aux Frisons *senatus, magistratus, leges* (Tacite, *An.*, XI, 19 ; voir *Revue du Nord* 95 [2013], p. 213-218). La capitale en était Voorburg, sur le canal de Corbulon, cette création romaine qui participa grandement au développement civil de la région des embouchures en facilitant la navigation. C'est d'ailleurs assurément pour assurer le contrôle de cet important moyen de communication que la ville fut développée. La date ne peut en être précisée mais, archéologiquement, la bourgade ne se développa pas avant la deuxième moitié du I^{er} siècle, malgré des traces d'habitat plus anciennes. Bien qu'il ne soit pas exclu que le choix du site remonte à Corbulon, la cité elle-même en tant que territoire institutionnel date peut-être de l'époque flavienne, à moins qu'elle ne soit encore plus tardive, en vertu du toponyme de Voorburg, *Forum Hadriani*. Ensuite, sans doute sous Antonin le Pieux, la cité fut élevée au rang de municipe comme en témoignent des bornes milliaires. On connaît peu de choses de ses habitants, sinon leur participation à l'armée, notamment aux *equites singulares Augusti* à Rome, mais aussi à des unités auxiliaires dans l'Empire. Peu d'intérêt est accordé à ces troupes et à leurs garnisons. Sur le plan civil, la *civitas* était certainement organisée comme toute cité de l'Empire, avec des magistrats (non encore connus) et un *ordo decurionum* dont on a conservé une mention (*AE* 1994, 1286). Le statut devait être celui de municipe latin, établi selon une loi municipale du type des lois espagnoles d'Irni notamment, avec comme caractéristique de romanisation l'accès à la citoyenneté romaine par l'exercice des magistratures. Ce bref résumé institutionnel, qui peut être tiré de mentions éparses