

LOTHAR WIERSCHOWSKI, *Die regionale Mobilität in Gallien nach den Inschriften des 1. bis 3. Jahrhunderts n. Chr.* Historia Einzelschriften, Band 91. Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1995. 400 Seiten.

Le but de cette *Habilitationsschrift* présentée à l'Université de Oldenburg en 1993 est de décrire, au départ du matériel épigraphique, les cas de mobilité spatiale en Gaule et d'en comprendre les motivations économiques et sociales, du 1^{er} au 3^e siècle, époque pour laquelle le matériel documentaire est le plus riche, avec quelques cas isolés du 4^e siècle. 51 tableaux et 11 graphiques synthétisent les données et les clarifient. Le plan du travail comme la démarche sont très systématiques, province par province, regroupant ensuite par ville, par provenances et par périodes, les immigrants, recoupant et croisant les données pour atteindre un bon niveau de quantification et, dès lors, la meilleure assiette statistique possible à l'analyse historique.

L'étude de la Narbonnaise est, à cet égard, privilégiée par l'abondance des inscriptions. La province la plus méridionale de Gaule présente une importante immigration d'Italie au 1^{er} siècle de n. è., mais les provenances espagnoles ne sont pas rares. Les représentants des Trois Gaules et des Germanies sont presque inexistantes à cette époque en Provence. Narbonne est le principal point de chute, puis les villes et sites du Rhône, de la *via Iulia Augusta* et la *via Domitia*. Les échanges Aix-Narbonne dominent la mobilité intérieure. Quant aux départs, ils visent l'Italie et l'Espagne, en partance du Sud de la Narbonnaise, avec un particularité notoire, les contacts entre Vienne, Nyon et Rome. Au 2^e siècle, Nîmes, Arles et Vienne attirent plus d'étrangers d'origines plus variées. Lyon, surtout aux 2^e et 3^e siècles, constitue le principal centre de négoce en Gaule, point de convergence obligé pour nombre de produits et de commerçants, mais aussi, semble-t-il, point de chute le plus méridional pour beaucoup de négociants descendus du Nord, et le plus septentrional pour de nombreux marchands de Narbonnaise! 35 citoyens avérés de Lyon sont d'origine extérieure, mais la mobilité intérieure, c'est-à-dire la migration au départ de communautés rurales, est pratiquement nulle.

En *Belgica* la mobilité est à sens unique. On quitte volontiers sa province au 1^{er} siècle pour aller approvisionner les troupes du Rhin; aux 2^e et 3^e siècles plutôt pour faire des affaires en Lyonnaise ou en Aquitaine. Les Trévires en particulier et les « Belges » en général semblent jouer un rôle important, par leur position géographique même, dans les échanges entre les Trois Gaules et les Germanies. Proportionnellement peu de non-Gaulois s'établissent en Gaule: 246 seulement sont attestés, dont plus de la moitié d'Italiens, d'Espagnols et de germaniques.

Les échanges internes à la Gaule ne sont pas rares et il est intéressant de constater qu'une part non négligeable des *equites Romani*, *decuriones*, *seviri*, *flamines* et *flaminicae* sont des personnes « déplacées ». Cette mobilité concerne les couches aisées de la population. Quand un document concerne des gens de couches « inférieures » – mais ici se pose un problème de définition des catégories sociales – on peut supposer qu'il émane de l'entourage d'un négociant ou d'un transporteur. Il semble y avoir un lien direct entre le niveau socio-économique et le degré de mobilité. Le lien entre la mobilité et l'économie est souligné, plus particulièrement entre la prospérité économique d'une ville et les cas de mobilité. Le parallélisme constaté avec le classement de Goudineau sur les villes majeures de Gaule n'ajoute pas grand chose à la démonstration dans la mesure où les inscriptions constituent également le critère majeur de l'établissement de son palmarès urbain. Lothar Wierschowski tente *in fine* une approche de la place de ces commerçants – mobiles ou non – dans la structure économique gallo-romaine, admettant une relation directe entre la grande propriété foncière, la production agricole et le commerce, admettant aussi que ce commerce dégage des bénéfices importants en contexte urbain, mais „damit sind [...] die im Handel tätigen Ritter und Dekurionen, soweit sie es nicht ausdrücklich anders angeben, selbstverständlich nicht *negotiatores* in der engen Definition des Wortes, sondern Großagrarien mit Handelsinteressen“. Ce lien est probable, au moins à l'origine; je ne suis pas convaincu qu'il se maintienne nécessairement d'une part et je pense que dans un certain nombre de cas, ce lien relève d'un réinvestissement dans la terre de bénéfices du commerce, à la fois pour des raisons de prestige et de volonté d'ascension sociale et politique. L'absence des Germanies dans cette étude sur la mobilité régionale est regrettable. Elle affaiblit la pertinence de la démarche. La Zélande et Cologne constituent des pôles d'échanges aussi dynamiques que Narbonne ou Trèves. Il n'y a pas non plus de carte. Enfin, puis-je déplorer ce « Raepesaet-Chalier » (p. 356)? Deux coquilles pour un seul nom, c'est beaucoup.

Genval

Georges Raepsaet