

## Géographie historique de la France

M. Roger DION, professeur

L'enseignement donné depuis vingt ans dans cette chaire a apporté plus de suggestions et de projets de recherches qu'il n'a formulé de conclusions. Il se termine, en 1968, dans l'inachevé.

L'étude, poursuivie depuis deux ans dans les cours du *samedi*, de la notion d'Océan dans la poésie homérique en est encore, en cette fin d'année universitaire 1967-1968, au stade des préliminaires. Elle nous a mis, il est vrai, en face de très vastes problèmes, ceux que posent, dans l'Illiade, le vers XIV, 201, où l'Océan est qualifié de père des dieux, et le vers I, 423 qui associe au nom de l'Océan celui des Ethiopiens.

Les cours du *mardi*, dont on trouvera la teneur en un article que publie la Revue de Philologie en son premier fascicule 1968, ont principalement porté sur la contribution d'Hérodote à l'extension des connaissances géographiques des Grecs en direction des régions océaniques de l'Europe.

Parmi eux est venue s'insérer une leçon hors série que le professeur s'est senti obligé de donner à son auditoire avant de prendre définitivement congé de lui. Il n'a pas voulu que s'achevât son enseignement en cette chaire sans qu'il y eût signalé et, si possible, redressé certaines erreurs qu'il y a professées il y a une quinzaine d'années sur l'un des plus importants problèmes qui se posent à la géographie historique de la France, celui du transport de l'étain des îles britanniques à Marseille à travers la Gaule préromaine.

Tout ce qu'on peut dire à ce sujet s'appuie principalement sur deux passages où l'historien grec Diodore de Sicile, dans le grand ouvrage que l'antiquité nous a transmis sous le titre de « Bibliothèque historique », dit ce qu'il sait des conditions dans lesquelles le métal était extrait, préparé pour la vente et livré à l'exportation :

V, 22 « Dans la partie de la Bretagne qui avoisine le promontoire nommé Bélérian » (c'est l'actuel cap Land's End), « les indigènes se distinguent par leurs dispositions accueillantes envers les étrangers ; la fréquentation des marchands du dehors adoucit leurs mœurs. Ce sont eux qui préparent l'étain en traitant avec art la terre qui le contient. Cette terre est pierreuse avec

des filons terreux d'où provient le métal que l'on traite et que l'on épure par la fusion. Ils le façonnent en manière d'osselets (1) puis le transportent dans une île située tout contre le rivage britannique et nommée Ictis. A marée basse, le passage étant à sec, ils mènent en cette île, sur des chariots, de grandes quantités d'étain... De là les marchands qui achètent l'étain aux gens du pays le transportent vers la Galatie ; finalement, traversant à pied la Galatie en trente jours, ils conduisent à dos de cheval leurs charges à l'embouchure du Rhône (2) ».

V, 38 : « Une grande quantité d'étain provenant de l'île Britannique est dirigée vers le rivage galate d'en face. Par l'intérieur de la Celtique, les marchands l'acheminent à dos de chevaux chez les Massaliotes et dans la ville nommée Narbonne : c'est une colonie des Romains, laquelle, en raison de sa situation favorable et de sa richesse, est le principal marché de ces contrées ».

Ces lignes se laissent aisément dater. Dans l'ouvrage d'où elles sont extraites, et auquel Diodore lui-même dit (I, 4) avoir travaillé pendant trente ans, Jules César est cité comme un contemporain de l'auteur, et les allusions faites aux événements les plus récents permettent de situer à peu de chose près ces trente années dans la période de 60 à 30 avant notre ère.

Mais c'est à des temps certainement antérieurs que remontait l'organisation du trafic de l'étain telle qu'elle apparaît à travers ce texte. Tout ce qui, dans Diodore, est description d'usages, peinture de traits de mœurs ou de spectacles curieux est emprunté la plupart du temps à des ouvrages plus anciens que cet auteur a la fâcheuse habitude de ne pas citer. Aussi est-ce un exercice souvent difficile que la recherche des temps auxquels s'appliquent exactement les renseignements qu'il donne après les avoir pris chez des auteurs qui d'ailleurs, en bien des cas, les tiennent eux-mêmes de prédécesseurs plus ou moins éloignés.

Pour ce qui est du commerce de l'étain britannique, M. Jérôme Carcopino, en une pénétrante analyse (3), marque l'importance du rôle qu'a joué, en tant

---

(1) Ce terme de comparaison donne plus vraisemblablement l'indication d'une forme que celle d'une dimension. L'osselet s'amincit en sa partie médiane et s'évase en ses deux extrémités, comme les saumons de cuivre et d'étain qu'on sait avoir été en usage dans le monde méditerranéen dès l'âge du bronze. Un saumon d'étain de cette même forme a été pêché dans le port de Falmouth, en Cornouaille britannique (A. KÖSTER, *Schiffahrt u. Handelsverkehr des östlichen Mittelmeeres im III u. II Jahrtausend v. Chr.*, dans *Beihefte zum alten Orient*, 1924, p. 31, 35, 36. St. PIGGOTT, *Les relations entre l'Ouest de la France et les îles Britanniques dans la préhistoire. Annales du Midi*, LXV, 1953, p. 12).

(2) La traduction de ces dernières lignes, dont on verra plus loin l'importance, est celle que donne E. COUGNY, *Extraits des auteurs grecs concernant la géographie et l'histoire des Gaules*, t. II, 1879, p. 369.

(3) *Promenades historiques au pays de la Dame de Vix*, 1957 (notamment le chapitre V : Ancienneté du trafic, pp. 43-54).

qu'informateur de Diodore (1), l'historien-géographe grec Posidonius d'Apamée, qui écrivait aux environs de l'an 100 avant notre ère. Il nous fait apercevoir au delà, dans Polybe et plus anciennement encore, des signes non douteux de l'intérêt qu'ont porté les Grecs, dès les temps classiques, aux expéditions qu'il fallait entreprendre et aux relations qu'il fallait nouer en des pays lointains pour se procurer ce métal rare, indispensable à la fabrication du bronze. Il n'y a rien là qui puisse jamais être contesté.

Les avis restent partagés par contre sur la question de savoir par quel itinéraire se faisait, à travers la Gaule antérieure aux conquêtes de César, le transport de l'étain britannique en direction de Marseille qui, selon le témoignage de Posidonius (cité par Strabon, III, 2, 9), en recevait de grandes quantités.

C'est sur ce point difficile que le professeur a émis jadis, en la chaire qu'il quitte cette année, comme aussi dans son article intitulé *Les routes de l'étain* (2) des opinions qu'il lui paraît nécessaire de réviser aujourd'hui.

### *I. Ictis.*

Si, comme il l'a admis longtemps ainsi que nombre d'historiens, c'est avec l'actuelle île de Wight que doit être identifiée Ictis, où les marchands étrangers allaient acheter l'étain que leur fournissaient les indigènes britanniques, le rivage gaulois « d'en face », vers lequel Diodore dit que les cargaisons d'étain sont d'abord dirigées, appartient nécessairement à l'actuel littoral normand, et c'est en bordure de l'estuaire de la Seine qu'il faut situer, selon toute vraisemblance, le lieu où le métal, au sortir du navire, était chargé sur les chevaux de bât qui, en l'espace de trente jours, le portaient jusqu'au delta du Rhône. L'itinéraire suivi, pour ce parcours pédestre, ne pouvait alors s'écarter beaucoup de celui que nous suivons nous-mêmes quand nous allons du Havre à Marseille.

Le professeur juge aujourd'hui cette thèse insoutenable. Non certes qu'entre temps quelque découverte historique ou archéologique soit venue transformer la donnée du problème. Il ne doit d'avoir révisé son opinion qu'aux occasions qui lui ont été données, en telle ou telle recherche, de revenir au texte de Diodore et d'en scruter attentivement le sens. Cela est à la portée de quiconque, et d'autant plus que ce texte est court.

On a tort, dans la plupart des commentaires qu'on en donne, de négliger l'entrée en matière, où les indigènes habitant les abords du cap Bélérier sont dépeints comme des civilisés animés de dispositions bienveillantes envers les

---

(1) Dans l'étude d'un autre sujet, cette importance est mise en évidence par J. HEURGON, *Posidonius et les Etrusques*, dans *Hommages à Albert Grenier*, t. II, 1962, pp. 799 et suiv.

(2) Dans *Hommes et Mondes*, VII, 1952, pp. 547-557.

étrangers, comme si cette indication ne méritait pas qu'on y attachât plus de prix qu'à ces éloges de convention qui souvent chez nous, sous l'ancienne monarchie, étaient introduits, pour la satisfaction des notables, dans la description qu'on faisait d'une ville ou d'une province.

Dans l'antiquité, les pénétrations lointaines du commerce méditerranéen exerçaient, sur l'état d'esprit et le genre de vie des hommes qu'elles atteignaient, des effets puissants et rapides. Grecs et Romains ont marqué un vif intérêt pour ce phénomène qui, en règle générale, leur était favorable et créait dans le monde barbare des oppositions tranchées entre les populations qui étaient visitées par leurs trafiquants et celles qui ne l'étaient point. A l'époque où écrivait Diodore, un exemple typique du cas s'observait en Germanie rhénane, chez les Ubiens qui tenaient la rive droite du fleuve à hauteur de Cologne. César, lorsqu'il se montra pour la première fois sur le Rhin, y trouva partout des dispositions hostiles aux Romains sauf chez ces Ubiens, les seuls parmi les transrhénans qui, dit-il (B.G. IV, 16, 5) eussent lié amitié avec lui, ce qui leur avait valu l'hostilité de leurs voisins. Ces Ubiens, explique César (B.G. IV, 3, 3), quoique de même race que les autres Germains, s'en distinguent par un plus haut degré de civilisation « parce que les marchands viennent beaucoup chez eux ». Leur position géographique correspond en effet à l'un des grands carrefours naturels de l'Europe : c'est la région où la voie fluviale du Rhin croise la route terrestre que trace, perpendiculairement à ce fleuve, la bande de terres fertiles qui suit la bordure nord du massif schisteux rhénan.

De même si, parmi les Britanniques, ceux de la région du cap Land's End pouvaient être dépeints par Diodore (ou par l'informateur de celui-ci) comme plus civilisés et plus accueillants, c'était à n'en pas douter que leurs rivages étaient touchés par quelque grande ligne de trafic maritime. Où était donc alors pour eux, l'intérêt de l'opération coûteuse consistant à porter à 300 km de là, en l'île de Wight, l'étain qu'ils avaient à offrir aux marchands, et qu'ils tiraient de leur propre sol ? Le district minier antique, écrit l'un des plus récents historiens britanniques qui aient traité du sujet (1), se localisait dans la moitié occidentale de la péninsule Cornique, où se remarquent encore, dans les vallées, les buttes formées par les déblais des excavations creusées pour la recherche des filons stannifères. Ces lieux ayant l'avantage d'être baignés par la mer et, de ce fait, facilement accessibles au commerce international, nulle autre partie de l'archipel Britannique n'aurait pu être plus opportunément choisie pour la rencontre des marchands étrangers avec les exploitants des mines. Des marchands de provenances diverses, Irlandais, Vénètes du Morbihan, écrit le même auteur, venaient chercher le métal en plusieurs des petits ports, généralement fortifiés, de ce « far-west » britannique, principalement à Hayle et au St Michael's Mount. Tout près de ce dernier, à

---

(1) F. E. HALLIDAY, *A History of Cornwall*, London, 1959-1963, p. 58.

Marazion, sur le littoral de la baie de Penzance, ont été reconnus les restes antiques d'un atelier de fonte où se trouvaient encore du minerai, du charbon de bois, des scories et des laitiers de fusion (1).

L'Ictis de Diodore est inséparable de cet ensemble. N'en aurait-on pas le sentiment qu'au moins ce détail donné par l'auteur ancien sur la configuration physique du site : la promenade qu'on peut faire à pied sec, en profitant de la basse mer, jusqu'à l'île, démontrerait l'impossibilité de reconnaître en elle celle de Wight, qu'en tout état de la mer un chenal submergé, large de 5 km, sépare de la côte la plus proche.

A peine ces remarques de simple bon sens se sont-elles présentées à l'esprit que toutes sortes d'arguments fournis par la géographie, l'histoire et la philologie viennent les appuyer.

Cette île d'Ictis, où se tient le marché de l'étain, Diodore, pour définir sa position par rapport aux lieux où les indigènes britanniques extraient l'étain et le préparent pour la vente, use du mot *προκειμένη* qui signifie littéralement : être devant, en face, en vue de. Ce n'est certes point ce que ces indigènes eussent pu dire de la lointaine Wight, à supposer qu'ils l'eussent connue.

Le choix qu'on eût fait de Wight comme lieu de marché eût d'ailleurs été aussi contraire aux préférences des marchands étrangers qu'aux commodités des mineurs britanniques.

Avant l'ère industrielle moderne, ce fut pour les trafiquants de toutes les époques une manière classique d'approcher l'indigène que celle qui consistait à occuper d'abord, en avant et tout près du rivage où l'on voulait commencer, une position de sécurité comme on en peut trouver sur de petites îles ou sur des promontoires rattachés au continent seulement par un étroit pédoncule (2) qu'il est facile de barrer en cas de danger. On s'assure ainsi l'avantage de

---

(1) R. EDMONS, *The Land's End district*, 1862, p. 9, cité par GAVIN DE BEER, *Iktin*, dans *The Geographical Journal*, CXXVI - 2, 1960, p. 162.

(2) C'est à de tels sites que s'applique primitivement le mot *νήσος* qui garde son sens premier de promontoire, péninsule, en certains noms géographiques qu'il a contribué à former, comme Chersonèse ou Péloponnèse, *Πέλοπος νήσος* dans SOPHOCLE (*O.C.* 695).

Quand l'attache de la presqu'île avec le continent est rompue ou submergée, le site devient insulaire, mais continue d'apparaître au marin qui vient du large sous l'aspect d'un saillant du rivage. Il importe alors de marquer qu'en dépit des apparences on peut en faire le tour en bateau. C'est à quoi pourvoit l'adjectif *ἀμφίουρη*, en effet réservé à des îles qui, comme Salamine (SOPHOCLE, Ajax, 134-135) ou, dans l'*Odyssée* (I, 50) le séjour de Calypso, ne sont séparées du rivage que par un chenal étroit.

Si l'on perd de vue les circonstances dans lesquelles il devient opportun d'appliquer au mot *νήσος* le qualificatif *ἀμφίουρη*, le rapprochement de ces deux termes, au vers 50 du chant I de l'*Odyssée*, prend l'apparence d'un pléonasme aussi lourd que celui qui apparaîtrait en une formule française telle que : « Une île ayant de l'eau tout autour d'elle ».

On sent l'impossibilité d'imputer à Homère une pareille faute de style. Cette discussion a été poursuivie tout au long d'un des cours du samedi.

mettre à l'abri des coups de main, comme aussi des regards curieux de l'indigène, la préparation des opérations de troc et l'entrepôt des marchandises. Peu favorables évidemment à de tels offices seraient les lieux d'où il faudrait faire déguerpir une population déjà installée. Les emplacements qui, en pareille circonstance, servent le mieux les desseins des marchands sont ceux qu'ils trouvent délaissés des indigènes, à cause de leur petitesse ou de leur pauvreté, et où l'on n'aperçoit en arrivant d'autres occupants que les oiseaux de mer (1).

Ce n'est assurément pas sous de tels dehors que se présentait, dans les temps où nous reportons le récit de Diodore, la vaste et fertile île de Wight, la *Vectis* de Pline (H. N. IV, 103), que nous voyons aujourd'hui nantie d'une douzaine de villages, de trois bourgades et de deux petites villes.

Nombreux pourtant encore sont les historiens qui veulent que Diodore ait désigné sous le nom d'Ictis l'île de Wight, dont le nom latin *Vectis* leur paraît être une simple transcription du grec Iktis. Il n'est certes pas sans exemple que d'un nom géographique grec commençant par un I procède un nom latin commençant par un V. Le nom de la ville grecque d'Hipponion (Ἰππώνιον) se présente en latin sous les formes *Hipponium*, *Hippo*, *Vibo* (d'où le nom actuel de cette ville : Vivona en Italie méridionale). En la dernière de ces formes : *Vibo* se réalise cette transformation de l'I initial grec en la syllabe latine *Vi*, dont on a justement besoin pour rattacher *Vectis* à Iktis. Mais dans cette consonne *V* qui précède l'*i* de *Vibo* se manifeste, comme dans la consonne *H* qui précède l'*i* d'*Hippo* ou d'*Hipponium* l'influence de l'esprit rude dont est affecté l'I initial du grec Ἰππώνιον. Dans Iktis au contraire, cette même voyelle initiale est affectée de l'esprit doux qui appelle des transcriptions latines où elle reste inchangée, comme première lettre du mot. ICTIS est la transcription latine normale du grec Ἰκτις, de la même façon qu'Ithaque, Istrie, Ibérie sont, en latin comme en français, les transcriptions normales des mots grecs Ἰθάκη, Ἰστρία, Ἰβηρία, qui commencent eux aussi par un I affecté de l'esprit doux.

Ne voudrait-on pas prendre en considération les arguments de cet ordre qu'on ne pourrait se refuser à reconnaître que Pline, dans l'énumération qu'il donne (H. N. IV, 103-104) des îles secondaires de l'archipel Britannique, distingue nettement *Ictis*, l'île où l'on se procure l'étain (*insulam Ictim in*

---

(1) En l'île de Calypso, où Victor BERARD reconnaît justement l'un de ces refuges que, près des côtes, utilisaient les marchands, Ulysse ne rencontre point d'humains, mais entend le ramage d'un peuple d'oiseaux (*Od.* V, 65-67).

Sur le littoral atlantique du Sahara, l'île de Cerné, utilisée par les commerçants carthaginois, comme l'a montré M. Jérôme CARCOPINO en des pages lumineuses (*Le Maroc antique*, 1943, pp. 130-149), pour leurs relations avec les indigènes qui leur fournissaient l'or, est dépeinte par Pline (H. N. X, 22) comme lieu où se donnent rendez-vous, pour la ponte, les oiseaux sauvages de tout un pays.

*qua candidum plumbum proveniat*) (1) de l'île de Wight qu'il mentionne en cette même liste sous le nom de *Vectis*. En son esprit, *Vectis* et *Ictis* sont évidemment deux îles différentes.

Où faut-il donc chercher cette *Ictis* qui n'est assurément pas Wight ? Là où la carte géographique, éclairée par le texte de Diodore, a tôt fait de nous conduire.

Dans le district stannifère de Cornouaille, la baie de Penzance, vers laquelle le relief fait converger, depuis le saillant du cap Land's End et celui du Lizard, les principales des pistes descendant vers la mer, fut, comme on vient de le voir, reconnue favorable aux opérations de fusion et d'affinage par lesquelles Diodore dit que les indigènes tiraient du minerai un métal prêt pour la vente. Quand, de là, on regarde vers la mer, on en voit émer-

---

(1) Cette leçon si claire est souvent faussée par la manière dont on la rattache à des mots qui, dans le texte de Pline, la précèdent immédiatement, mais avec lesquels elle n'a qu'un rapport de juxtaposition, sans influence sur le sens. Dans la liste d'îles dont il s'agit, la mention d'*Ictis* fait immédiatement suite à celle de Thulé, l'île britannique d'extrême-nord, dont Pline, en une autre partie de son livre (II, 187) dit qu'elle est située à six jours de navigation à partir de la Grande-Bretagne : *sex dierum navigatione in septentrionem a Britannia distante*.

Cette indication était la principale dont s'aidaient les anciens pour apprécier l'éloignement de Thulé. Elle figurait, comme l'atteste Strabon (I, 4, 2), dans le plus ancien signalement qu'on connût de cette île, celui qu'avait donné, en sa relation de voyage, l'explorateur Pythéas. Pline la reproduit (H. N. IV, 104) telle qu'il dit l'avoir trouvée chez l'historien grec Timée (1<sup>er</sup> quart du III<sup>e</sup> siècle environ) mais sans avoir soin de la séparer nettement d'une autre information qui concerne *Ictis* et qu'il emprunte au même Timée. Son texte, dans les éditions les plus autorisées, se présente ainsi :

*Timaeus historicus a Britannia introrsus sex dierum navigatione abesse dicit insulam Ictim, in qua candidum plumbum proveniat ; ad eam Britannos vitilibus navigiis corio circumsutis navigare. Sunt qui alias prodant...*, ce qui appelle une traduction littérale telle que : « L'historien Timée dit qu'à une distance de six jours de navigation comptés à partir de la Bretagne se trouve l'île d'*Ictis* où l'on se procure l'étain. Les Bretons s'y rendent sur des barques d'osier garnies de cuir. D'autres mentionnent aussi les îles de... ».

Ces embarcations légères, classées ailleurs par Pline (H. N. VII, 206) dans la catégorie des esquifs rudimentaires dont on use pour des parcours fluviaux ou de courtes traversées, ne sont certainement pas de celles auxquelles on aurait recours pour assurer des relations maritimes sur des distances correspondant à six jours de navigation.

On donne à l'affirmation de Pline au moins les apparences de la vraisemblance si, en tenant compte du fait que souvent le langage simplifié dont il use pour la rédaction de ses fiches se retrouve en son texte même, on met un point final, dans le passage ci-dessus, après les mots *abesse dicit*. On obtient ainsi une première phrase où le nom de Thulé, déjà prononcé, est sous-entendu, comme sujet d'*abesse*, puis une seconde, où les mots *insulam Ictim* sont le complément d'un *dicit* sous-entendu, exprimant, comme celui qui vient d'être formulé, l'idée d'une information donnée elle aussi par Timée. La traduction devient alors : « L'historien Timée dit qu'elle (Thulé) est à six jours de navigation comptés à partir de la Bretagne. De l'île d'*Ictis*, où l'on se procure l'étain, il dit que les Bretons s'y rendent sur des barques d'osier garnies de cuir ».

Le texte de Pline ainsi compris désigne implicitement la relation de voyage de Pythéas comme la source des informations données par Timée tant sur Thulé que sur *Ictis*, comme l'a vu H. J. METTE, *Pytheas von Massalia*, 1952, p. 3. Il fait ressortir d'autre part l'originalité du témoignage de Posidonius qui, dans l'information reproduite par Diodore, rendait compte d'un changement survenu dans les moyens employés par les indigènes britanniques pour porter l'étain en l'île d'*Ictis*. Aux barques d'osier signalées par Timée vers l'an 300 avant notre ère avaient fait suite, deux siècles plus tard, des chariots circulant à marée basse sur une chaussée submersible, ouvrage de la nature qu'on avait sans doute, pour cet usage, aplani et consolidé.

ger, à quelques encablures du rivage, la silhouette vigoureusement dessinée d'un petit îlot qui érige son sommet à 76 m. d'altitude, quoique son plus grand diamètre à la base atteigne à peine 350 mètres. La ressemblance avec notre Mont-Saint-Michel de Normandie est soulignée par l'identité du nom : St. Michael's Mount, et se retrouve jusque dans la façon dont se présentent les accès : la marée basse laisse à découvert pendant quatre heures, entre Marazion et le Mount, une chaussée naturelle de galets capable de porter des véhicules chargés, tandis que des navires de petit tonnage comme ceux dont usait la marine antique peuvent accoster en tout temps au Mount grâce à la présence d'un mouillage bien abrité dans une partie du pourtour qui fait face à la côte et reste constamment baignée par la mer. Depuis Marazion ou ses abords, un chariot peut aisément, en l'espace d'une seule marée basse, porter son chargement au Mount, y séjourner deux heures et revenir à son point de départ.

Ces conditions s'accordent parfaitement avec le contenu du passage où Diodore, parlant du trajet que les indigènes britanniques avaient à faire pour livrer l'étain en l'île d'Ictis, signale seulement le charroi à travers l'espace asséché à marée basse, comme si le reste du parcours avait été peu de chose. Avant de recevoir le nom chrétien sous lequel nous le connaissons : St Michael's Mount, ce petit îlot de la baie de Penzance, qui répond si parfaitement au signalement qu'en donne Diodore, s'est-il appelé Ictis ? En l'absence de sources littéraires ou épigraphiques qui puissent en donner la preuve, il reste que ce site côtier de la Cornouaille britannique apparaît comme le seul qui, économiquement et physiquement, satisfasse pleinement aux données du texte grec. Quand les historiens britanniques d'aujourd'hui, s'appuyant sur des constatations archéologiques que le progrès des recherches rend de jour en jour plus nombreuses (1), nous proposent d'identifier l'Ictis de Diodore avec le St. Michael's Mount, leur opinion s'impose à notre esprit comme étant de beaucoup, parmi toutes celles qu'on puisse formuler, la plus fortement étayée par les vraisemblances.

\*  
\*\*

Passons en Gaule pour y observer le transport de l'étain de la mer britannique à Marseille. De ce côté-ci de la Manche, les réalités britanniques apparaissent sous un autre jour. L'île de Wight notamment, vue sous cet angle, prend aux yeux des commerçants gaulois, relativement aux commodités du trafic maritime, une valeur qui ne s'impose pas avec autant d'évidence aux

---

(1) Parmi les plus récentes dont F. E. HALLIDAY fasse état dans son *History of Cornwall*, 1963, p. 71 figurent, dans la région du cap Land's End, des trouvailles de monnaies des années 250 à 350 après J.-C., d'où il ressort que des marchands romains ont alors redonné vie au commerce de l'étain britannique qui avait connu une éclipse sous le Haut-Empire, vraisemblablement à cause de l'importante production des gisements espagnols, dont la conquête romaine avait fortement stimulé l'exploitation.

marins de Cornouaille. Elle se distingue comme l'aboutissement britannique d'une maîtresse voie transcontinentale dont l'importance et les avantages ont frappé le géographe Strabon autant qu'ils nous frappent aujourd'hui nous-mêmes. Pour faire ressortir le privilège qu'a la Gaule de posséder un ensemble de voies navigables naturelles disposées de telle sorte qu'on peut s'aider de la batellerie fluviale sur la très grande partie du trajet d'une mer à l'autre, Strabon écrit (IV, 1, 14) : « Le Rhône peut être remonté très haut, même avec de lourdes cargaisons. De ce fleuve, les marchandises passent dans l'Arar » (la Saône, au cours supérieur de laquelle l'auteur, par suite d'une confusion semble-t-il, donne le nom du Doubs : Dubis). « Elles sont ensuite transportées par terre jusqu'au Séquanas » (la Seine) « qui les porte à l'Océan, chez les Lexoviens et les Calètes » (les gens de Lisieux et du pays de Caux, riverains de l'estuaire de la Seine). « De là, l'île Britannique est atteinte en moins d'un jour » (1).

Pour qu'une traversée de la Manche, faite à partir de l'estuaire de la Seine, puisse être aussi brève, il faut qu'elle aboutisse, sinon en l'île même de Wight, du moins en un point du littoral britannique qui n'en peut être éloigné. En sens inverse, cette même île de Wight offre donc à qui veut aller de la Grande Bretagne au littoral méditerranéen, un point de départ bien placé. On peut se demander si les frais de transport à faire en terre britannique ou sur les eaux britanniques pour amener d'abord jusque là l'étain de Cornouaille destiné à Marseille ne seraient pas compensés par l'avantage de pouvoir utiliser, pour la traversée du continent, les trois grands cours d'eau dont Strabon a si bien marqué qu'ils tracent le chemin d'une mer à l'autre. La Seine, fleuve au cours lent, se laisse remonter à peu de frais par la batellerie ; puis, un portage par terre sur une distance qui ne représente pas le quart du parcours total de mer à mer, conduit, sur la Saône, au point d'origine d'un magnifique chenal naturel qui, pour l'acheminement des marchandises jusqu'au littoral méditerranéen, offre l'exceptionnelle commodité d'une descente au fil de l'eau, droit vers le sud, sur plus de 400 km. On comprendrait qu'un transporteur, pour en profiter, eût pu accepter les frais d'une longue manœuvre d'approche. Mais ce qui ne se peut concevoir est que, cet avantage s'offrant à lui, il ait négligé d'en tirer parti, et s'en soit remis aux bêtes de somme, dont les services sont infiniment plus coûteux, pour faire parvenir jusqu'à Marseille une marchandise lourde prise en charge à l'embouchure de la Seine.

---

(1) M. Jérôme Carcopino formule, quant aux sources utilisées ici par cet auteur, une opinion que j'ai le regret de ne pouvoir adopter. En aucun endroit de sa Géographie, Strabon ne déclare avoir emprunté à Posidonius une part quelconque de son information sur la route transcontinentale que tracent les cours du Rhône, de la Saône et de la Seine. Les seuls enseignements que Strabon, en IV, 1, 13-14, reconnaisse avoir reçus de Posidonius concernent Toulouse, l'isthme séparant l'Océan de la mer de Narbonne, et l'avantage qu'a celui-ci de réduire à « moins de trois mille stades » la distance comptée, depuis Narbonne, de mer intérieure à mer extérieure.

Quand donc, à deux reprises, Diodore attire l'attention de son lecteur sur le fait que l'étain est transporté à dos de chevaux sur toute la longueur du parcours de mer extérieure à mer intérieure, il marque implicitement que ce transport se fait sur un itinéraire non seulement différent de celui que tracent la Seine, la Saône et le Rhône, mais encore assez éloigné de cette grande ligne de batellerie pour n'en point subir l'attraction. L'île de Wight, du coup, s'efface du tableau, et de nouveau s'affirme l'impossibilité d'identifier Ictis avec une île autre que le St. Michael's Mount de la baie de Penzance.

## *II. L'itinéraire des caravanes de chevaux.*

De cette impossibilité en découle une autre qui est celle de situer ailleurs qu'à la pointe nord de notre Finistère armoricain ce « rivage gaulois d'en face » vers lequel Diodore dit que les marchands conduisent l'étain à eux fourni par les indigènes britanniques. Le problème est alors d'expliquer pourquoi ces marchands ont pu avoir intérêt à faire passer par là plutôt que par l'estuaire de la Seine les chargements d'étain destinés à Marseille. On voit immédiatement que, du rivage de la Manche au delta du Rhône, le parcours à pied est plus long depuis la pointe Saint-Mathieu que depuis Honfleur ou Le Havre.

Mais rien ne nous dit que les chevaux porteurs commencent leur office à l'instant même où le navire qui a pris en charge à Ictis l'étain destiné à Marseille atteint la rive continentale de la Manche. Ce transport pédestre, précise au contraire Diodore (V, 22), n'intervient que « pour finir » (τὸ τελευταῖον) le voyage. Entre la première étape qui conduit l'étain d'Ictis au littoral gaulois d'en face, et la dernière où l'on fait appel aux caravanes de chevaux, s'en place donc une seconde que Diodore passe sous silence, vraisemblablement parce que son lecteur la voit immédiatement, sans qu'il soit besoin de la lui signaler. C'est de la même façon qu'en France, au XVIII<sup>e</sup> siècle, quand on voulait mentionner en peu de mots l'envoi d'une marchandise de Paris aux Antilles, on disait en raccourci qu'elle partait « pour Orléans et l'Amérique », comme si le parcours maritime eût commencé à Orléans (l'emploi de la batellerie de la Loire comme moyen de transport d'Orléans à Nantes étant une chose si ordinaire, si présente à l'esprit de tous, qu'il était superflu d'en parler).

De même, au temps où écrivait Diodore, quiconque fréquentait les géographes, et mieux encore les marchands, informateurs des géographes, savait que le navire chargé d'étain britannique, une fois arrivé sur la partie de la côte gauloise qui fait face à Ictis, trouvait, pour continuer son voyage en direction de Marseille, c'est-à-dire vers le sud-est, l'une des plus faciles et des plus anciennement pratiquées des routes maritimes européennes : celle qui, sans perdre de vue la terre, longe, de l'île de Sein à la Gironde, ce que, dès le III<sup>e</sup> siècle avant notre ère, Eratosthène (cité par Strabon, 1, 4, 5) décrivait comme « la grande courbe littorale qui s'infléchit en face de l'Ibérie

et dans la direction du couchant » jusqu'à un promontoire Κάβαλον (la pointe du Raz ou la pointe Saint-Mathieu), environné d'îles dont la plus éloignée est Οὔξισάμη (Ouessant).

L'estuaire de la Gironde, où le géographe Pomponius Mela situe l'origine méridionale de cette ligne (1) est aussi le lieu où, dans la direction inverse, s'achèvent les services qu'elle rend à l'acheminement d'une cargaison britannique ayant pour destination Narbonne ou Marseille. Là seulement, en cette issue du cours de la Garonne, commençait, à partir d'un point de débarquement qui, s'il n'était le site même de Bordeaux, n'en pouvait être bien éloigné, le parcours final (τὸ τελευταῖον) à dos de chevaux en direction de Narbonne puis du delta du Rhône où il prenait fin (2). La route de l'étain telle que la laisse apercevoir le texte de Diodore se confond ainsi avec l'itinéraire le long duquel — selon Polybe cité par Strabon (IV, 2, 1) — s'échelonnaient les trois plus importantes d'entre les villes de la Gaule intéressées au commerce avec la Grande-Bretagne et par conséquent au trafic de l'étain : Marseille, Narbonne et, près de l'embouchure de la Loire, Corbilon, dont on cherche l'emplacement aux environs du Croisic, où passait la grande ligne de navigation côtière qui mettait l'estuaire de la Gironde en communication avec le littoral britannique occidental et procurait aux Vénètes, avant la conquête romaine, de considérables occasions de profit (3).

La partie pédestre du voyage étant ainsi limitée au parcours de Bordeaux au delta du Rhône, la durée que Diodore dit être celle du transport à dos de chevaux devient vraisemblable. Dans les conditions qu'il indique, parcourir en trente jours d'affilée la distance d'environ mille kilomètres qui sépare l'embouchure de la Seine du delta du Rhône serait une entreprise ruineuse à cause du surmenage qu'elle imposerait aux bêtes. Autant qu'on en puisse juger d'après des exemples modernes, l'étape de 25 km par jour,

---

(1) Il la définit (III, 16) en des termes pareils à ceux que Strabon dit avoir été employés par Eratosthène : *Cantabricis adversa terris et grandi circuitu adflexa ad occidentem litus advertit*. Il la voit (III, 23) se déployant de l'estuaire de la Gironde au pays des *Ossismi*, dont le nom se retrouve en celui d'Ouessant : *Ab Garunnæ exitu... ad Ossismos usque deflexa*.

(2) S'il était vrai qu'il fût parti de l'estuaire de la Seine, ce portage eût inévitablement achevé son parcours en descendant le couloir rhodanien, et l'on ne comprendrait pas alors qu'on lui eût assigné pour objectif, comme le marque Diodore, l'embouchure du Rhône. Quel avantage aurait-on eu à détourner ainsi la caravane de son objectif : Marseille, et à l'engager dans les marais de la Camargue, alors que s'offrait à elle, à partir de Tarascon ou d'Arles, une route terrestre très anciennement frayée — et pleinement pacifiée au temps de Posidonius — se dirigeant en droite ligne vers cette ville ?

Si, par contre, les chevaux arrivent par la route qui longe d'ouest en est le littoral languedocien, ils se heurtent à l'obstacle du delta du Rhône devant lequel il est naturel qu'ils s'arrêtent.

Sur le plus occidental des bras de ce delta, tel qu'il se présentait encore au Moyen Age, la petite ville de Saint-Gilles-du-Gard occupe l'emplacement d'un port antique utilisé dès l'époque grecque. Il est vraisemblable qu'en ce lieu, l'étain amené par les caravanes de chevaux était pris en charge par la marine marseillaise pour l'acheminement jusqu'au terme du voyage.

(3) CÉSAR, B. G. III, 8, 1.

dans le cas d'un chargement lourd obligeant à marcher au pas, représente un maximum. Au Havre, sous le Consulat, les délais de livraison demandés par les entreprises de transports par roulage étaient, à partir de cette ville, de 28 à 30 jours quand le lieu de destination était Dijon (1). Il se trouve que la distance du Havre à Dijon par la route (554 km) est exactement celle de Bordeaux au delta du Rhône via Narbonne.

On comprend mieux enfin pourquoi, s'agissant de cette route, Diodore a pu juger intéressant de marquer que la traversée du continent avait, d'un bout à l'autre, le caractère d'un cheminement pédestre (πεζῆς). Il y a là, en effet, quelque chose de singulier, quand, après le débarquement de la cargaison à Bordeaux ou sur l'une des rives de la Gironde, la nature continue d'offrir, dans la direction souhaitée, celle du sud-est, les commodités d'une navigation qui serait, cette fois, fluviale, et remonterait le cours de la Garonne jusqu'à Toulouse. Diodore, en son bref compte-rendu, se contente de signaler le fait comme digne de remarque. Mais son confrère Strabon est plus explicite, à propos d'une anomalie du même genre qu'il observe dans la basse vallée du Rhône.

Il y voit s'opérer par charrois, parallèlement au fleuve et d'aval en amont, des transports que la batellerie eût pu, semble-t-il, assumer à de moindres frais. Les trafiquants pourtant y trouvaient leur compte quand il s'agissait de marchandises destinées au pays arverne ou à la haute vallée de la Loire. Le parcours, dans ce cas, n'emprunte la vallée du Rhône que sur une distance relativement courte. C'est en deçà de Lyon, dès les alentours de Vienne peut-être, que ces marchandises quittaient le sillon rhodanien pour continuer vers le massif Central, probablement par le chemin très anciennement fréquenté qui se détache de la rive droite du fleuve à Condrieu. S'il eût fallu, au départ d'Arles ou d'Avignon, ne les confier à la batellerie que pour ce parcours restreint, et ajouter bientôt aux frais de la navigation à la remonte sur ce fleuve au courant rapide ceux du transbordement au point de départ de la piste montant vers le massif Central, le coût total de l'opération n'eût guère été moindre que si l'on eût fait appel, pour tout le voyage, aux moyens de transport terrestres. Dans ce cas particulier, on y a recours d'autant plus volontiers, dit Strabon (IV, 1, 14), que, le long du fleuve, la route est plane et pas très longue.

En face d'une situation semblable se sont trouvés les marchands antiques qui portaient l'étain de la Gironde au golfe du Lion par le seuil de Naurouze. Eussent-ils fait appel, dès le départ à la batellerie de la Garonne qu'il leur eût fallu supporter, après les frais d'une navigation à la remonte sur un fleuve considéré par les anciens comme « à peine navigable » (2), ceux d'un trans-

---

(1) Ph. BARREY, *Le Havre maritime. La batellerie et les transports par terre du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, dans J. HAYEM, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, VI, 1921, p. 123.

(2) *Vix navigabilis fertur* (POMPONIUS MELA, III, 21). Principalement à cause des maigres de la saison d'été, qui était celle des voyages.

bordement à Toulouse. Leur recours aux animaux de bât pour la totalité du parcours n'était déraisonnable qu'en apparence : c'était en fait une audace qui payait, comme aussi, pour d'autres raisons, chez les Bretons producteurs d'étain, cet emploi inattendu des chariots pour porter le métal en l'île où il était offert aux marchands étrangers.

L'intérêt que portaient les marchands à ces manières ingénieuses de résoudre, selon les lieux et les circonstances, le problème toujours préoccupant des transports, a grandement contribué, dans l'antiquité, au progrès des connaissances géographiques. On estimait alors, comme le marque clairement Strabon au livre II de son grand ouvrage, qu'avant de décrire la terre, il fallait d'abord la mesurer, et que, pour cette tâche, les relevés d'itinéraires donnant sur les parcours des indications de durées aisément traduisibles en évaluations de distances étaient d'une utilité primordiale. Posidonius, l'un des principaux informateurs de Diodore, s'était préoccupé, nous dit Strabon (IV, 1, 14), d'évaluer la largeur de l'isthme aquitain, suivant la ligne qui passe par Toulouse. Le chiffre approximatif de trois mille stades, qu'il donne comme certainement supérieur à celui qui eût exprimé la distance réelle, procède vraisemblablement d'une simple multiplication par 100 du nombre 30, donné par Diodore comme celui des jours que demandait le transport de l'étain d'une mer à l'autre. Cent milles romains (18,5 km) telle est en effet la distance moyenne quotidiennement franchie par un convoi qui parcourt en 30 jours le trajet de Bordeaux au delta du Rhône via Toulouse et Narbonne. Posidonius n'avait pas à sa disposition les cartes géographiques exactes au moyen desquelles nous pouvons faire immédiatement, nous modernes, ce simple calcul. Mais la vitesse de marche des caravanes de chevaux lui étant connue — et il n'est pas vraisemblable qu'il l'ait ignorée — il pouvait, du nombre de jours qu'on lui disait être ordinairement employé au voyage, déduire immédiatement la longueur du parcours total :  $30 \times 100 = 3\,000$  stades. Ce n'était encore là que l'approche d'une véritable opération de mesure, mais qui marquait un progrès dans la connaissance de la configuration générale de l'Europe en ceci qu'elle confirmait et précisait le sentiment qu'avait eu Polybe d'une moindre épaisseur du continent dans la direction tracée par ce qu'il appelait « le Narbon » (1), c'est-à-dire l'itinéraire reliant Narbonne à la mer extérieure, celui-là même que suivaient, dans leur parcours gaulois, les transports d'étain provenant de Grande-Bretagne.

### III. *Galatia et Keltikè.*

Lorsqu'au terme d'une longue et difficile analyse on en arrive à cette conclusion qu'il n'est pas possible de faire passer les caravanes de chevaux ailleurs que par l'isthme aquitain, on a peine à se retenir de reprocher à

---

(1) POLYBE, III, 37, 8. Narbon est le nom que donne cet auteur au fleuve côtier aujourd'hui appelé l'Aude.

Diodore un laconisme excessif sur des points d'importance capitale. Sans doute ne nous est-il pas indifférent de savoir que c'étaient des animaux de bât plutôt que des barques fluviales ou des chariots qui transportaient l'étain d'une mer à l'autre. Mais combien plus importante et intéressante pour nous eût été la simple énumération des régions traversées par le parcours ! Ne soyons pas trop prompts à condamner Diodore : il a été, en la matière, moins avare d'indications qu'on ne le croirait à première vue.

Reportons-nous à son texte (V, 38) : Le transport de l'étain y est signalé comme touchant ou traversant successivement, de la mer britannique à la Méditerranée, deux pays diversement nommés : d'abord la Galatie (Γαλατ(α)) dont il nous dit qu'elle fait face à l'île britannique, puis la Celtique (Κελτικῆ) par l'intérieur de laquelle il dit que passent les caravanes d'animaux porteurs.

Les équivalents latins de ces deux noms : *Gallia* et *Celticum* pourraient s'appliquer aussi bien aux premières qu'aux dernières des régions touchées ou traversées, d'un bord à l'autre de la Gaule, par les transports d'étain. « Les peuples que nous nommons Gaulois (*Galli*) », dit en effet César (B. G. I, 1, 1) « sont ceux qui, en leur langue, se nomment eux-mêmes les Celtes (*Celtae*) ».

Mais à cette conception, qu'il dit être celle des Romains, Diodore (V, 32), en tant qu'écrivain grec, en oppose une autre selon laquelle on doit distinguer, à l'intérieur de cet ensemble ethnique, deux groupes distincts : d'une part des Galates, Γαλάται (en latin *Galli*), et d'autre part des Celtes proprement dits, Κέλται (en latin *Celtae*) (1).

Aux Galates, il assigne un espace tenant à la ligne de rivage qui, à partir du Finistère armoricain, se déploie d'ouest en est sur la bordure nord (2)

---

(1) Les Celtes ou la Celtique sont nommés pour la première fois au v<sup>e</sup> s., par Hécateé de Millet (Fragm. Hist. Graec., t. I. 1841, n<sup>o</sup> 22, p. 2) et par Hérodote (II, 33). Les Galates plus tard — ὄψέ dit Pausanias (I, 3, 6) — pas avant le III<sup>e</sup> s.

Sous ce nom de Galates, d'où les Latins ont tiré *Galli*, s'imposèrent à l'attention du monde antique ceux des Celtes qui poussèrent au III<sup>e</sup> s. de puissantes invasions vers l'est, jusque dans les pays de la mer Egée et du Pont Euxin. Parmi eux prédominaient un type physique et des moeurs qui les apparentaient aux barbares septentrionaux.

(2) Cette manière de voir n'était pas celle de tous les Grecs. Polybe, par exemple, use des mots Galates et Celtes comme de termes synonymes, et peut-être Diodore lui-même n'eût-il pas su tracer une démarcation précise entre le domaine des Celtes et celui des Galates.

Strabon qui, selon l'usage romain, n'emploie qu'un seul nom géographique pour désigner tout le pays s'étendant des Pyrénées au Rhin, n'en a pas moins, comme Diodore, le sentiment que les peuples riverains des mers qui se déploient de l'Armorique au Rhin doivent être distingués des autres Celtes par un nom spécial, marquant leurs affinités septentrionales. Il les qualifie de Belges (IV, 4, 1), en précisant que les Osismiens de notre Finistère sont des leurs.

A partir de ces derniers, écrit Pomponius Mela (III, 23) *ad septentriones frons litorum respicit*.

du continent européen ; aux Celtes, un espace plus méridional, adossé aux Pyrénées (1).

Quand Diodore, ayant pris la peine, en V, 32, d'instruire son lecteur de la manière dont il entend ces termes géographiques, précise, en V, 38, que les chargements d'étain, portés d'abord vers la partie de la Galatie qui fait face à la région productrice britannique, (πρὸς τὴν κατ' ἀντικρὺ κειμένην Γαλατίαν) terminent leur voyage à dos de chevaux suivant un itinéraire qui passe par l'intérieur de la Celtique (διὰ τῆς μεσογείου Κελτικῆς), il indique d'une manière succincte, mais suffisamment claire, d'abord une navigation vers le Finistère armoricain, et pour finir un parcours pédestre à travers les plaines de l'avant-pays pyrénéen.

Il est pareillement évident que lorsqu'en V, 22 ces mêmes indications géographiques sont données non point comme en V, 38 à l'aide des mots Γαλατία et Κελτική, mais à l'aide du seul mot Γαλατία, répété deux fois en une seule ligne : διακομίζουσιν εἰς τὴν Γαλατίαν· τὸ δὲ τελευταῖον πεζῆ δία τῆς Γαλατίας, nous sommes en présence d'un texte altéré, où il faut, comme le montre le passage V, 38, lire Κελτικῆς au lieu de Γαλατίας. Cette correction donne un sens à l'expression adverbiale τὸ τελευταῖον (enfin), difficilement intelligible ou simplement superflue dans le cas d'un Γαλατία deux fois répété.

\*  
\*\*

Le texte de Diodore, quand, en usant des moyens que lui-même fournit, on l'a dégagé des obscurités dont l'enveloppe une critique insuffisamment attentive, prend la valeur d'un sobre schéma où se reconnaît l'intelligence pratique de ceux-là même qui, dans la réalité concrète, mettaient la main au trafic de l'étain. Leurs mobiles sont ceux des marchands de tous les temps : quand ce ne sont pas les dispositions des indigènes qui les amènent à préférer tel itinéraire à tel autre, c'est l'évaluation des frais de transport qui détermine leur choix.

En ce qui regarde l'acheminement de l'étain britannique depuis la région du cap Land's End jusqu'à Marseille, ce que dit Diodore des modes de

---

(1) Déjà Hérodote et Aristote se servent du mot Pyréné, nom de ville chez le premier (II, 33) et nom de montagne chez le second (*Met.* I, 13, 19) pour situer dans l'espace ce qu'ils avaient appris d'un peuple qui se donnait à lui-même le nom de Celtes.

Par la suite, et principalement — laisse entendre Strabon (IV, 1, 14) — grâce aux informations données, sur ce monde occidental, par les Marseillais, les Grecs découvrirent que l'ensemble ethnique auquel appartenaient les Celtes couvrait une aire géographique beaucoup plus vaste. Mais l'habitude d'associer le nom Celtique à ceux des villes de Toulouse et de Narbonne persista longtemps. « On appelait autrefois Celtes », écrit Strabon (IV, 1, 14), « les habitants de la province de Narbonnaise ». Beaucoup plus tard encore, au II<sup>e</sup> siècle de notre ère, le poète didactique grec Denys le Périégète forme un vers avec les noms associés des Pyrénées et des Celtes :

288... Πυρηναῖον ὄρος καὶ δόματα Κελτῶν

transport fait apparaître immédiatement que, si l'on passe par l'île de Wight et l'estuaire de la Seine, la dépense est beaucoup plus élevée que si l'on passe par le Finistère armoricain et la Gironde.

Dans le premier cas, les gros frais, ceux qu'entraîne le recours aux chariots et aux animaux porteurs, doivent être faits pour une distance totale d'environ 1 300 km (300 km sur chariots jusqu'à Wight puis un millier de km à dos de chevaux de l'estuaire de la Seine au delta du Rhône). Dans le second cas, les frais de cet ordre n'interviennent que pour une distance qui n'atteint pas à la moitié de la précédente : 555 km environ, franchis à dos de chevaux de Bordeaux au delta du Rhône (le très court transport sur chariots du rivage britannique à l'île d'Ictis n'ajoutant à la dépense globale qu'un supplément négligeable).

De la confrontation de ces deux bilans se dégage la plus certaine des lumières dont puisse s'éclairer le débat, depuis si longtemps ouvert, sur l'itinéraire par lequel, un siècle avant l'ère chrétienne, l'étain britannique était dirigé vers Marseille.

Conférence, le 6 avril 1968, au 93<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés Savantes à Tours.

#### PUBLICATION

— *Le Danube d'Hérodote (Revue de Philologie, de littérature et d'histoire anciennes, t. XLII, 1968, fasc. I, p. 7-41).*