aussi et surtout peut-être ceux qui, ayant la tâche d'enseigner, appellent trop aisément à leur secours les ressources de leur esprit pour fonder les règles en raison, et pratiquent couramment une sorte de casuistique de la syntaxe. « Nous sommes victimes à cet égard d'une illusion, comme le fait observer M. A. Séchehaye, du fait que « l'école utilise une science dont les principes ont été « posés dans l'antiquité par des philosophes épris de logique et par « des grammairiens imbus de tradition littéraire » (*Essai sur la structure logique de la phrase*, p. 1). En ce qui concerne le latin, notre erreur de perspective s'accroît du fait que la langue nous est connue surtout par les « bons auteurs » ou du moins par les écrivains soucieux de « bonne langue »; or, comme dit fort bien M. Ch. Bally (*Le langage et la vie*, 1926, p. 90), « une source intarissable d'idées fausses découle de la confusion perpétuelle entre un idiome et les œuvres littéraires dont il est le véhicule. On ne cesse de répéter que le latin est une langue éminemment logique; les arguments linguistiques de cette thèse sont plus que contestables; il s'agit d'un déplacement de la perspective, qui nous fait reporter sur la langue l'impression dominante que nous laissent les œuvres des classiques ».

J. MAROUZEAU.

III

ENQUÊTE SUR LES ROUTES DE LA GAULE ROMAINE

PAR MAURICE BESNIER

Professeur à l'Université de Caen

L'étude du réseau routier des différentes parties de l'ancien monde romain, œuvre systématique dont l'influence a survécu à la domination de ses auteurs et qui a contribué à fixer la destinée de nos contrées[1], présente un incontestable intérêt, au point de vue tout à la fois de l'histoire politique, administrative et écono-

1. P. Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Paris, 1922, p. 236-238.

mique, de la géographie humaine et de la topographie. Aussi n'est-il pas surprenant qu'elle ait suscité partout d'actives recherches et d'importantes publications[1]. Pour nous en tenir à la Gaule, les livres et les articles consacrés au système de ses voies romaines sont extrêmement nombreux. Il faut bien avouer cependant que la valeur de ces travaux est très inégale et qu'on ne saurait en accepter les conclusions sans les soumettre au préalable à une critique rigoureuse. Malheureusement il est de plus en plus difficile de procéder sur le terrain à ce contrôle nécessaire. En beaucoup d'endroits où n'apparaît plus aujourd'hui aucun reste antique des vestiges de routes romaines étaient encore visibles au XVII^e^ siècle, parfois même au début du XIX^e^, comme nous l'apprennent les récits de voyageurs tels que Dubuisson-Aubenay, la carte de Cassini et la carte d'état-major au 80.000^e^. Partout les progrès de la culture et le développement de la voirie moderne ont modifié l'aspect du sol et entraîné la destruction de vieux chemins peut-être romains. On doit se hâter si l'on veut, en s'aidant de témoignages autorisés et vérifiés, tenter de reconstituer le réseau routier de la Gaule.

L'urgence de cette entreprise avait été aperçue dès le Second Empire et l'établissement d'une carte générale des voies romaines figurait au programme de la Commission de topographie des Gaules instituée par Napoléon III[2]. Tandis qu'Alexandre Bertrand donnait, dans la *Revue archéologique*, une vue d'ensemble du réseau d'après les itinéraires antiques[3], la Commission faisait appel aux savants de province et s'efforçait de provoquer des enquêtes locales dont elle aurait centralisé les résultats. Elle n'a pu remplir son dessein et la synthèse qu'elle avait projetée n'a jamais vu le jour. Toutefois son initiative n'a pas été vaine : c'est au mouvement suscité par ses circulaires que sont dues tant de mono-

1. Voir les indications sommaires que nous avons données dans l'article *Via* du *Dictionnaire des Antiquités* de Daremberg-Saglio-Pottier, fasc. 50 et 51, 1915-1916, p. 781-809 (Italie, provinces occidentales, provinces danubiennes); V. Chapot a traité des provinces orientales dans le même article, p. 809-817. Hors de France on peut citer comme exemples de monographies régionales récentes et au courant : Th. Codrington, *Roman roads in Britain*, Londres, 1903, 3^e^ édition, 1918; J. Hagen, *Römerstrassen der Rheinprovinz*, Bonn, 1923.

2. Sur l'histoire et l'activité de cette Commission, voir les indications de M. S. Reinach, *Revue archéologique*, 1915, II, p. 209-227.

3. A. Bertrand, *Les voies romaines en Gaule*, *Revue archéologique*, 1863, I, p. 406-412; II, p. 62-77, 148-173, 342-350.

graphies, souvent bien faites, de routes romaines, dans le cadre des départements ou des arrondissements, parues entre 1865 et 1880.

Nous avons pensé qu'il serait fâcheux de ne pas reprendre, au point où elle l'a laissée, l'œuvre interrompue de la Commission de topographie. Depuis plusieurs années nous nous sommes occupé des routes de la Gaule à la conférence de géographie ancienne de l'École des Hautes Études et dans une série d'articles de la *Revue des Études anciennes* et du *Bulletin archéologique du Comité des Travaux historiques*. Après avoir dressé la bibliographie générale du sujet[1], puis montré son importance et fixé les règles à suivre pour le traiter[2], nous nous sommes placé au cœur du réseau, à Lyon, d'où rayonnaient en tous sens les voies qui faisaient communiquer la capitale des Gaules avec les différentes parties du pays, les frontières et l'Italie[3]. L'étude de Lyon et du Lyonnais nous a conduit à celle de quelques-unes des régions voisines, Franche-Comté et Bourgogne, anciens territoires des Séquanes et des Éduens[4]. En ce moment nous faisons porter notre effort sur l'ouest de la Gaule : Normandie, Bretagne, Poitou[5], vallée de la Loire.

L'enquête avance lentement et il peut sembler présomptueux d'espérer la conduire à bonne fin après l'échec de la Commission de topographie. Deux faits cependant nous donnent confiance. Tout d'abord nous avons eu la satisfaction de constater que notre appel avait été entendu et que nous pouvions compter sur de précieux concours, tant de la part de nos auditeurs de l'École des Hautes Etudes[6] que de la part des érudits de province, de ceux surtout qui fréquentent le Congrès des Sociétés savantes, où la question des routes de la Gaule romaine est inscrite en perma-

1. M. Besnier, *Notes sur les routes de la Gaule romaine* : I, *Introduction; historique des recherches, Revue des Études anciennes*, 1923, p. 153-164.

2. Id., II, *Questions de méthode, ibid.*, 1924, p. 331-340.

3. *Le point de départ des grandes routes de la Gaule romaine à Lyon, Bulletin archéologique*, 1923, p. 75-96.

4. A ces recherches se rattache notre article sur *Le problème de Lunna, Bulletin archéologique*, 1926, p. 79-87.

5. *Notes, etc.*, III, *Les milliaires du Poitou, Revue des Études anciennes*, 1926, p. 337-351. Une IV^e *Note*, dans la même revue, 1929, traitera de quelques milliaires récemment découverts en Armorique, Poitou et Limousin.

6. L'un d'eux, M. C. Davillé, maintenant archiviste du Jura, a décrit *La voie romaine de Toul à Metz* dans le *Bulletin archéologique*, 1926, p. 27-37.

nence à l'ordre du jour[1]. D'autre part, pour répondre à un vœu émis par l'Union académique internationale et contribuer à l'élaboration de la *Forma Orbis Romani*, l'Académie des Inscriptions a chargé M. Adrien Blanchet de publier la carte archéologique de la Gaule. M. Blanchet s'est assuré la collaboration de correspondants qui se partagent l'ensemble du territoire national et qui déjà se sont mis au travail; bien entendu, la recherche des voies antiques est l'un des problèmes qu'il a le plus vivement signalés à leur attention[2]. Il nous a demandé de revoir avec lui sur ce point les notices et les cartes qui lui seront adressées et nous pourrons obtenir ainsi, même pour les régions qui sont restées jusqu'à présent en dehors de nos investigations personnelles, des informations abondantes et sûres qui nous permettront d'arriver plus rapidement au but.

En attendant, il ne sera peut-être pas inutile de montrer comment nous procédons et à quels résultats nous comptons aboutir.

L'unité territoriale que nous prenons pour cadre n'est pas celle qu'ont adoptée la plupart de nos devanciers. En général, les travaux sur les routes romaines de la Gaule, quelques monographies de grandes voies mises à part, ont pour objet le réseau antique d'une province, d'un département ou d'un arrondissement. Ce choix s'explique par des raisons de commodité : la province sous l'Ancien Régime, le département et même l'arrondissement de nos jours représentent des organismes constitués, aux limites nettement définies; c'est aux chefs-lieux que siègent les sociétés savantes et que sont centralisés les instruments de travail dans les archives et les bibliothèques. Mais, à l'exemple de M. Jullian[3], nous estimons qu'il convient, quand on veut parler de la Gaule romaine, de se placer au point de vue des Gaulois et des Romains eux-mêmes et de partir des divisions administratives de l'antiquité.

1. Il suffira de rappeler les communications et les articles de MM. Werner et Schaeffer, ces dernières années, sur les voies de l'Alsace et celles de M. le Commandant Lalance, qui a présenté au Congrès de 1928 une carte générale des voies romaines du nord-est de la France.

2. A. Blanchet, *Instructions essentielles pour l'établissement d'une carte archéologique de la Gaule romaine*, 1928, p. 3 : « *Voies romaines* ou présumées telles, car des routes construites sous l'Empire romain, quelquefois au-dessus de chemins plus anciens, ont pu être réparées postérieurement. Bornes milliaires (références au *Corpus inscr. lat.*). Le tracé admis actuellement sera porté sur la carte [au 80,000e] avec un crayon bleu. »

3. Voir ses observations dans la *Revue des Études anciennes*, 1919, p. 261-262, et 1921, p. 217-218.

La cellule initiale, c'était alors la *civitas*, le territoire occupé par l'une des anciennes peuplades du temps de l'indépendance qui avaient conservé leur nom et leur individualité sous la domination de Rome. Pour préparer la carte générale des routes romaines de la Gaule, il faut commencer par dresser celles des routes de chacune des *civitates* gallo-romaines[1].

Il y a sans doute une difficulté : la détermination des anciennes limites des *civitates* est parfois délicate. Dans l'ensemble cependant on doit la tenir pour suffisamment assurée. Les *civitates* se sont perpétuées sous la forme des circonscriptions diocésaines du moyen âge. Longnon a montré qu'en partant de la géographie ecclésiastique de la France en 1789, à la condition bien entendu de tenir compte de tous les changements survenus entre la fin de l'antiquité et la Révolution, il était possible de refaire à notre usage la carte administrative de la Gaule sous l'Empire[2]. Dans ces conditions il est bien évident qu'on a tout avantage à procéder par *civitates* et non par départements. Le territoire des Éduens, pour prendre un exemple, est aujourd'hui divisé entre la Saône-et-Loire, la Côte-d'Or, l'Yonne et la Nièvre; celui des Carnutes englobait une partie de Seine-et-Oise, tout l'Eure-et-Loir, la majeure partie du Loiret et du Loir-et-Cher. L'adoption d'un cadre départemental pour l'examen des voies romaines séparerait abusivement les éléments d'un même tout et risquerait de faire méconnaître les données réelles de la vie politique et économique dans l'antiquité.

Une fois le champ de nos recherches particulières ainsi précisé, il faut nous demander, avant d'aller plus loin, ce que nous apprennent les documents conservés de l'époque gallo-romaine. Des textes littéraires il y a peu à tirer; notons cependant qu'il résulte du récit des campagnes de César que dès avant la conquête des chemins étaient traces à travers la Gaule, reliant tout au moins les capitales des différentes peuplades, et que Strabon a signalé d'une part l'admirable disposition de nos grands fleuves, si favorable à

1. Dans la *Revue des Études latines* de 1926, p. 180, en note, M. Marouzeau a justement signalé l'utilité « de cartes régionales où seraient reportés les fragments identifiés des routes romaines ».

2. A. Longnon, *Atlas historique de la France*, Paris, 1884, 1re livr., pl. II. A cet égard la pl. LXI des *Formae Orbis Antiqui* de Kiepert (Berlin, 1912), où les frontières des *civitates* ne sont pas indiquées, marque un regrettable retour en arrière (cf. C. Jullian, *Revue des Études anciennes*, 1914, p. 63-70).

la facilité des communications, d'autre part le plan général du système routier tracé par Agrippa sous Auguste, avec quatre grandes voies partant de Lyon et aboutissant à la frontière d'Italie, au littoral aquitanique de l'Océan, aux côtes de la Manche et au Rhin. L'Itinéraire d'Antonin[1] et la Table de Peutinger[2] nous donnent une première image, encore bien sommaire, du réseau développé de l'époque impériale, avec de singulières lacunes et des erreurs certaines, notamment dans la graphie des noms de stations, souvent difficiles à localiser, et dans l'indication des chiffres de distances[3]. Enfin les inscriptions des bornes milliaires qui jalonnaient les routes[4] viennent confirmer dans certains cas l'Itinéraire et la Table et permettent d'autres fois de les compléter en faisant connaître des routes, et non des moins importantes, qu'ils omettaient.

Il est certain que les chemins cités dans ces documents ne représentent qu'une infime minorité par rapport à tous ceux qui desservaient jadis les villes et les bourgades si nombreuses de la Gaule romaine. Comment retrouver et reconnaître les voies dont les auteurs, ni les routiers, ni les milliaires ne nous ont gardé le souvenir? Nous arrivons ici à la partie la plus délicate de notre tâche.

On sait, depuis les observations de Nicolas Bergier[5] et de Matty de Latour[6], que les routes romaines avaient une structure

1. Dernière édition par O. Cuntz, *Itineraria romana*, I, Leipzig, 1929, p. 1-75.

2. Édition inachevée d'E. Desjardins, *La Table de Peutinger*, Paris, 1869-1874; dernière édition par K. Miller, *Itineraria romana*, Stuttgart, 1916 (sévèrement appréciée par W. Kubitschek dans les *Göttingische gelehrte Anzeigen*, 1917, p. 1-113); J. R. Wartena, *Inleiding op een uitgave der Tabula Peutingeriana*, Amsterdam, 1927, en annonce une nouvelle; la Table sera reproduite dans le tome II des *Itineraria* d'O. Cuntz, en préparation.

3. Voir sur ces deux documents les articles *Itinerarien* et *Karten*, par W. Kubitschek, dans la *Real Encyclopädie* de Pauly-Wissowa, IX, 2, 1916, p. 2308-2363, et X, 2, 1919, p. 2022-2049. La partie de l'un et de l'autre qui concerne la Gaule est étudiée par E. Desjardins (et A. Longnon), *Géographie de la Gaule romaine*, IV, Paris, 1893, p. 36-159, avec deux cartes d'ensemble; le fac-similé du segment de la Table relatif à la Gaule a été donné par M. C. Jullian dans la *Revue des Études anciennes*, 1912, pl. I-VIII.

4. Elles sont réunies dans le *Corpus Inscriptionum Latinarum*, XII, Berlin, 1888, p. 632-682; XIII, 2, 4, 1907, p 645-713, et 4, 1916, p. 146-147. On en possède près de six cents pour la Narbonnaise, les trois Gaules et les deux Germanies.

5. N. Bergier, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, Paris, 1622.

6. Matty de Latour, *Voies romaines, système de construction et d'entretien*, 1865, sept volumes manuscrits avec planches, dont il existe deux exemplaires, l'un à Paris, Bibliothèque de l'Institut, l'autre à Besançon, archives de l'Académie.

toute particulière, qui ne permet pas de les confondre avec les chemins des époques suivantes. Elles étaient construites en profondeur, par assises superposées de matériaux solidement agglomérés, et revêtues à la partie supérieure soit de larges dalles bien appareillées (surtout aux abords des villes), soit, et c'était le cas le plus fréquent, d'un lit de petites pierres noyées dans un ciment résistant[1]. Chaque fois que l'on constate, à la surface du sol ou par des sondages dans le sous-sol, l'existence de cet appareil caractéristique, il n'y a pas à hésiter : on est bien en présence d'une voie authentiquement romaine.

Même quand les chaussées antiques ne sont plus apparentes, divers indices peuvent encore les déceler. Ce sont :

1° La nature de la végétation, les matériaux calcaires de l'infrastructure donnant naissance à des plantes qui contrastent avec celles des terrains environnants ; c'est ainsi, par exemple, qu'on a reconnu dans la forêt d'Orléans, sur une longueur de sept kilomètres, entre Ingranne et la ferme de Sainte-Radegonde, un segment de voie romaine non encore identifié[2] ;

2° La vraisemblance de certains tracés ; en général les voies romaines suivaient de longs parcours rectilignes, sans reculer devant les obstacles ; elles se tenaient de préférence sur les crêtes ou à mi-pente, évitant avec soin les fonds de vallées où l'humidité aurait compromis la solidité de leurs substructions ; très souvent elles ont servi à délimiter dans l'antiquité les grands domaines, au moyen âge les paroisses[3], dont nos communes sont les héritières, si bien que l'examen des limites communales d'aujourd'hui aide à préciser leur parcours ;

1. Cf. C. Jullian, *Histoire de la Gaule*, V, Paris, 1920, p. 108-114. Le Commandant Lefebvre des Noettes, *La voie romaine et la route moderne*, *Revue archéologique*, 1925, II, p. 105-112, a fait des réserves sur la valeur des principes adoptés par les Romains (épaisseur et rigidité), au moins dans les pays du nord où les variations de la température et l'humidité du climat provoquent des retraits et des dilatations nuisibles au bon entretien des chaussées.

2. Cf. J. de Saint-Venant, *Mémoires de la Société des Antiquaires du Centre*, 1888, p. 71-74, et *Bulletin de la Société archéologique de l'Orléanais*, 1890, p. 370-394.

3. Voir notamment : A. Aurès, *Monographie des bornes milliaires du département du Gard*, *Mémoires de l'Académie du Gard*, 1876, p. 12-15 ; E. Desjardins (et A. Longnon). *Géographie de la Gaule romaine*, IV, 1893, p. 234-235 ; A. Angot, *De la recherche de voies anciennes d'après l'examen des délimitations paroissiales*, *Revue historique et archéologique du Maine*, 1894, II, p. 314-320 ; et, pour la région rhénane, K. Schumacher, *Die Dorfgemarkung als frühgeschichtliche Bodenurkunde*, *Germania*, 1921, p. 1-6.

3° Les noms de lieux, soit qu'il s'agisse de ceux que portent les routes elles-mêmes (chemin de César, chemin de Brunehaut, chemin haussé, chemin ferré), soit qu'il s'agisse de noms de villages rappelant le passage d'une voie (Estrée, de *strata;* Septèmes, au septième mille ou à la septième lieue du point de départ) ou les édifices qui la bordaient (Muizon, de *mansio;* Bazoches, de *basilica;* Ozouer, d'*oratorium*)[1], sans oublier les localités appelées Fins, du latin *fines*, ou Ingrandes, Ingranne, etc., du celtique *icoranda*, synonyme de *fines*, qui sont presque toujours situées au point où une voie romaine franchissait la frontière séparant deux *civitates* limitrophes[2].

En dehors de ces témoignages ou de ces présomptions, on a le droit et le devoir de demander encore des éléments d'information aux textes du moyen âge et aux ouvrages modernes. Il est nécessaire de relever, dans les vies de saints, les chartes, les registres terriers[3], toutes les mentions telles que : *strata*, *iter vetus*, *iter ferratum*, *chiminus romanus;* les hommes du moyen âge ont construit peu de routes nouvelles et ils se contentaient, en général, d'utiliser celles des Romains. De même il est nécessaire d'interroger les voyageurs des derniers siècles, qui ont pu voir des tronçons d'antiques chaussées maintenant disparus, et de relever les indications du même ordre que donnent les cartes, depuis celles de Sanson et Delisle jusqu'à celles de Cassini et de l'état-major.

Depuis plus d'un siècle, à travers toute la France, l'exploration archéologique du pays et la mise en œuvre des documents de l'antiquité, du moyen âge et des temps modernes se sont poursuivies avec zèle et profit, presque toujours malheureusement dans le cadre peu scientifique des départements[4]. Du moins possédons-

1. A. Dauzat, *Les noms de lieux*, Paris, 1926, p. 122.

2. Aux neuf Ingrandes ou Ingranne signalées par J. Havet, *Revue archéologique*, 1892, II, p. 170-175, bien d'autres sont venues s'ajouter : A. Longnon, *Les noms de lieux de la France*, 1er fasc., 1920, p. 72-74; A. Dauzat, *op. cit.*, p. 104-105. Voir en dernier lieu : F. Lot, *Nouveaux exemples d'Iguoranda*, *Romania*, 1919, p. 492-496; C. Jullian, *Icoranda*, *Revue des Études anciennes*, 1921, p. 216-217; F. Lot, *Encore Iguoranda*, *ibid.*, 1924, p. 125-129; L. Berthoud, *Trois Igoranda*, *Bulletin historique du Comité*, 1924, p. 81-83; A. Dauzat, *Quelques noms prélatins de l'eau*, *Revue des Études anciennes*, 1926, p. 159-161.

3. On peut citer comme exemple de l'utilisation des fonds d'archives le travail de M.-C. Guigue, *Les voies antiques du Lyonnais déterminées par les hôpitaux du moyen âge*, *Mémoires de la Société littéraire de Lyon*, 1876, p. 227-365.

4. Si, dans son excellent mémoire sur *Les voies romaines du Berry*, Paris, 1922,

nous à l'heure actuelle une abondante collection de travaux de détail, de dates diverses et de mérite variable, mais souvent assez récents et assez solides pour qu'on puisse en tirer bon parti[1]. De leur rapprochement et de la confrontation des tracés qu'ils indiquent avec la carte au 80.000e et le terrain même se dégageront les grands traits de la circulation routière des différentes *civitates* gallo-romaines et ensuite de la Gaule romaine tout entière.

Dans cette reconstitution un double souci nous guidera. Il importe de classer soigneusement tous les parcours proposés ou constatés, par ordre de certitude et par ordre d'importance. Les érudits locaux s'exagèrent quelquefois la valeur des indices qu'ils ont recueillis ; parmi les chemins qu'ils présentent comme romains, il en est qui sont réellement anciens, sans qu'il soit prouvé qu'ils remontent jusqu'à l'antiquité romaine ; certaines portions des trajets qu'ils décrivent avec complaisances sont tout au plus possibles, certaines même purement conjecturales ; il faut savoir le reconnaître et le rendre sensible dans nos cartes par un procédé graphique[2]. D'autre part toutes les routes romaines n'étaient pas également utiles, également fréquentées ; il y en avait, comme de nos jours, qui présentaient un intérêt général, d'autres un intérêt régional ou local ; nous devons nous efforcer de discerner celles qui répondaient le mieux aux besoins de l'administration et du commerce en reliant chaque chef-lieu aux autres grands centres de la même *civitas*, aux chefs-lieux des *civitates* voisines, à la capitale des Gaules et par elle à l'Italie et à Rome.

E. Chénon a envisagé tout l'ensemble d'une région provinciale qui répond à une *civitas* gallo-romaine et embrasse plus de trois de nos départements actuels, M. P. Banéat, dans son *Étude sur les voies romaines du département d'Ille-et-Vilaine*, *Bulletins et mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, 1927, p. 1-82, d'ailleurs très précise et très critique, s'en tient encore au point de vue habituel et ne s'inquiète nullement des anciennes limites des *Redones* qui ne coïncidaient pas partout avec celles de l'Ille-et-Vilaine.

1. On les trouvera mentionnés dans les répertoires de Ch.-E. Ruelle, *Bibliographie générale des Gaules*, Paris, 1886 ; R. de Lasteyrie et E. Lefèvre-Pontalis, *Bibliographie des travaux historiques et archéologiques publiés par les Sociétés savantes de France*, 1888-1914, neuf volumes ; et surtout R. Montandon, *Bibliographie générale des travaux palethnologiques et archéologiques*, Genève, en cours de publication depuis 1917, trois volumes parus et un supplément.

2. Sur la carte qui est jointe au mémoire cité ci-dessus, E. Chénon désigne par trois sortes différentes de lignes, pleines, discontinues et pointillées, les tracés « reconnus, probables, hypothétiques ».

C'est dans cet esprit et suivant ces principes directeurs que doit être conduite la nouvelle enquête sur les routes de la Gaule romaine, qu'il convenait de faire connaître, sans tarder davantage, aux amis de la culture latine et des antiquités nationales.

Maurice BESNIER.

IV

LA DATE DU *DE CLEMENTIA*

PAR L. HERRMANN

Professeur à l'Université de Bruxelles

Alors qu'un des éditeurs du *De Clementia*, M. F. Préchac[1], a essayé de prouver que le traité datait de 55 av. J.-C. (avant l'empoisonnement de Britannicus), alors qu'un autre éditeur du traité, M. P. Faider[2], est revenu à la date, généralement adoptée[3], de 56 ap. J.-C., je vais proposer une troisième date, celle de 58 ap. J.-C.

Le principal passage qui permet d'établir avec une certaine précision l'âge qu'avait Néron lorsque le traité lui fut dédié est celui-ci :

« Diuus Augustus fuit mitis princeps, si quis illum a principatu suo aestimare incipiat; in communi quidem reip. gladium mouit; cum hoc aetatis esset quod tu nunc es, duodeuicensimum egressus annum, iam pugiones in sinum amicorum absconderat, iam insidiis M. Antonii consulis petierat, iam fuerat collega proscriptionis » (I, 9, 1).

La valeur historique de ce passage, en ce qui concerne Octave, a été niée à la fois par M. Préchac, qui corrige pour les besoins de sa thèse « duodeuicen*(simum annum ingressus; uicen)*simum egressus annum[4] », et par M. Albertini (p. 26). Mais ce dernier a

1. *La date du « De Clementia » de Sénèque.* — *C.-R. Ac. des Inscr. et Belles-Lettres*, 1913, p. 385-393, édition du *De Clementia*. Paris, 1921, p. CXXVI.

2. Sénèque, *De la Clémence*, texte revu accompagné d'une introduction, d'un commentaire et d'un index omnium uerborum. Gand-Paris, 1928, p. 7.

3. Notamment par Münscher, *Philol.*, supp. XVI heft 1. Leipzig, 1922, p. 52 (cf. p. 105), et *Bursian's Jahresb.*, 1922 (192), p. 159, et par Albertini, *La composition dans les ouvrages philosophiques de Sénèque*. Paris, 1923, p. 24.

4. P. CVI, etc., p. CXII, CXXVI. Voir p. XXIX.