d'aussi splendides couleurs que ceux de Babylone, où, dans de magnifiques étoffes, des griffons et autres animaux mythologiques, déroulaient leurs formes bizarrement monstrueuses. On en recouvrait les parquets, on les tendait sur les lits, on les étalait sur les divans; quelquefois on en mettait jusqu'à trois les uns sur les autres. Au tombeau du grand Cyrus, à Pasargades, étaient déployées des couvertures de pourpre qu'avait fournies Babylone. Cette active et industrieuse cité habillait les rois: ce qui donnait à ses ouvrages une si haute valeur, c'était à la fois la finesse du tissu et l'éclat des couleurs: ils étaient prisés à l'égal des étoffes de Médie.

Nous avons vu que les Babyloniens portaient des tuniques de coton et de laine : or, comme le pays ne produisait point de matière première en quantité suffisante, il fallait nécessairement qu'elle y fût importée. Les îles de Tylos fournissaient une partie du coton pour les besoins de la fabricatien; ces deux îles étaient couvertes en tout sens d'épaisses plantations de cotonniers; on y avait sans doute transplanté cet arbuste de l'Inde. Il est possible que les Babylonions tiraient également du coton de la Mésopotamie; du moins nous savons que près d'Anthémise, sur l'Euphrate, il y avait la ville de Bombyke, Mabog dans la langue du pays, c'est à dire la ville des cotonniers. Seleucus Nicator, roi de Syrie, changea ce nom en celui d'Hiérapolis, c'est à dire ville' sainte. Quant au lacca et à l'indigo, ils venaient de l'Inde où ces matières colorantes étaient indigènes, comme nous l'avons dit ailleurs.

L'affluence des étrangers sur leur marché offrait aux Babyloniens l'occasion la plus favorable de se défaire de leurs produits. Quant aux routes commerciales conduisant à Babylone, nous avons indiqué précédemment celles qui partaient de l'Inde et du nord-est de l'Asie; il nous reste à examiner les voies suivies par les marchands de l'Asie-Mineure.

Des côtes de Syrie, les caravanes se rendaient à cette capitale et à Séleucie, en traversant les steppes de la Mésopotamie, habités par des hordes de brigands nomades. En chemin, les voyageurs trouvaient des caravanserais avec des citernes. On se dirigeait d'abord droit à l'est, jusqu'à la ville d'Anthémise où l'on passait l'Euphrate; là, on prenait au sud par le désert; pendant trois jours on avait le fleuve sur la droite. Le vingt-cinquième jour on arrivait à Scenai, sur un canal de l'Euphrate, aux confins de la Babylonie. Du temps de Strabon, c'est à dire au commencement de l'ère chrétienne, les marchands préféraient cette route, parce que les nomades se contentaient d'une rétribution modérée, tandis que les chefs des hordes, le long de l'Euphrate, les soumettaient à des taxes exorbitantes. Dès l'antiquité nous voyons le marchand dépouillé par des exactions insatiables.

Strabon, qui nous fait connaître cette voie, remarque très judicieusement: qu'il est difficile chez tant de gens égoistes, d'établir un tarif avantageux au trafiquant. Il y a donc déjà dix-huit cents ans qu'on éprouve le besoin de fixer un tarif général et équitable ! Nous n'avons pas de renseignements précis sur la connexité qui pouvait exister entre le chemin que nous venons de décrire et la navigation sur l'Euphrate. Nous sommes fondé à croire que les marchands syriens, partis de la ville d'Issus, plus tard Ajazzo, transportaient leurs denrées à dos de chameaux à Babylone; quant aux vins d'Arménie ils arrivaient par l'Euphrate. Hérodote nous a laissé une description des procédés de navigation en usage sur le fleuve. Les bateaux des anciens Arméniens ressemblaient exactement à ceux dont on se sertaujourd'hui sur le Tigre et qu'on appelle Kilets. La carène était faite avec des saules, qu'on revêtait de peaux. Le bâtiment avait une forme ovale, sans aucune distinction de proue ni de poupe; le fond se remplissait de paille, sur laquelle on posait les tonneaux. On en construisait de différentes dimensions; les plus gros portaient jusqu'à cinq mille talents, 251,162 l., 7 o., 1 g.,

5 d. selon M. Larcher. On avait le singulier usage d'embarquer un âne à bord de chaque bateau; on en chargeait plusieurs sur les plus grands. Deux hommes, debout, conduisaient l'embarcation, avec un pieu (une gaffe); l'un tirait en dedans, l'autre en dehors. Lorsque l'on était arrivé à Babylone, on y vendait la cargaison avec les varangues et la paille; on chargeait les peaux sur les ânes et on retournait en Arménie; le courant du fleuve étant trop rapide pour que l'on pût le remonter. Ces arrivages de vin fournissaient à l'exportation aussi bien qu'à la consommation; on le transportait dans l'Inde, peut-être en Égypte, qui n'en produit point, où c'était la boisson habituelle du roi, des prêtres et des guerriers, et où tout le monde en buvait les jours de fête. Il y a quelque apparence que les relations entre les deux pays étaient entretenues par la colonie de Babyloniens, à Memphis, qui, au rapport de Strabon, adoraient le singe à tête de chien. Ce culte bizarre est constaté par des documents écrits et par des sculptures qui subsistent en Égypte1; comme il est très ancien et très répandu dans ce pays, il faut en conclure que les rapports de la Babylonie avec l'Égypte remontaient à une haute antiquité.

L'entrepôt de l'exportation des vins paraît avoir été Comana, ville populeuse, avec un temple célèbre, consacré à la déesse Ma, où affluaient sans cesse des masses de pèlerins; les vignobles se déroulaient tout autour de cette cité où tous se livraient aux plaisirs ignominieux de la débauche et de l'ivresse.

Il existait enfin une troisième voie, partant de l'Euphrate et aboutissant à Ephèse. Hérodote en fait mention, sans dire positivement qu'elle servît aux communications commerciales. Les rois de Perse l'avaient fait tracer à travers leur vaste empire; voilà pourquoi le point de départ était à Suse, leur résidence, et non à Babylone; on sait, au reste, que les deux villes étaient voisines l'une de l'autre. Voici la description de cette route d'après Hérodote : "On y trouve partout des maisons royales (stathmes) et les plus belles hôtelleries; le chemin est sûr et passe dans tout son étendue par des pays très peuplés. En partant des Sardes, on a d'abord, en Lydie et en Phrygie, vingt stathmes sur un parcours de 94 1/2 parasanges. Au sortir de la Phrygie, on trouve l'Halys; il y a des portes gardées par une forte garnison et par lesquelles il faut passer pour traverser la rivière. On arrive ensuite en Cappadoce, qu'on parcourt jusqu'aux montagnes de la Cilicie; on a 28 stations en 104 parasanges. Sur cette frontière il faut passer par deux défilés; puis il y a trois stathmes eu 15 1/2 parasanges, dans la Cilicie; l'Euphrate la sépare de l'Arménie; on le passe en bateaux. En Arménie, vous avez en $56 \ 1 / 2$ parasanges 15 stathmes, chacun avec des troupes. Ce pays est baigné par quatre fleuves, que l'on passe en bateaux. Le premier est le Tigre; le second et le troisième, portent le même nom, quoique très différents (c'est à dire formant deux cours d'eau distincts), et ne venant pas du même pays ; le premier a sa source en Arménie et le second dans le pays des Matianiens. Le Gyndes, que Cyrus coupa en trois cent soixante canaux, est le dernier de ces quatre fleuves. De l'Arménie vous arrivez chez les Matianiens où vous avez quatre jours de marche, puis vous traversez la Cissie Susiane ou Chusistan, avec 11 stathmes en 42 1/2 parasanges, jusqu'au fleuve Choaspes, qu'on traverse également en bateaux et sur lequel est située la ville de Suse. En tout il y avait de Sardes à Suse 111 stathmes. " D'Ephèse à Sardes la distance était de 540 stades (la parasange a 30 stades), et de la Méditerrannée à Suse, il y avait en tout 14,040 stades : la route était de 93 jours. Dans ces derniers temps encore, les caravanes allant de Smyrne à Ispahan

¹ Voyez dans le Recueil de l'Académie de Berlin , 1833, p. 337, et sur le mémoire de M. Ehrenberg, qui eut occasion d'observer le singe cynocéphale, en Abyssinie.

prenaient cette route; elles gagnaient Tocat, puis Erivan; mais à la dernière moitié du chemin, elles tournaient au sud et se dirigeaient sur Ispahan.

Nous devons à Strabon la connaissance d'une autre voie de terre, que suivaient les voyageurs qui se rendaient d'Éphèse dans l'Orient. Au lieu de se diriger comme l'autre, au nord, vers Sardes, elle courait vers l'est et conservait cette direction, sauf le coude qu'elle formait pour longer les montagnes de la Phrygie, et suivait la rive méridionale du Mendere, qui coule vers l'est, et ne fléchit vers le nord-est, qu'à partir de Sarai-Kiuei. Jusqu'ici on n'avait tenu aucun compte de cette voie méridionale, quoiqu'elle ne soit pas sans quelque importance dans l'histoire de la géographie, les anciens astronomes s'en étant servis pour prendre leurs mesures sur la ligne des côtes de l'Asie jusqu'à l'Inde. Nous donnons ici les renseignements que Strabon avait tirés d'un ouvrage d'Artémidore, qui vivait environ cent ans avant lui. "D'Ephèse à Carroura (aujourd'hui Sarai-Keiui) aux confins de la Carie et de la Phrygie, par Magnésie (Inekbazar), Tralles (Ghiouzel-Hissar), Nysse (Sultan-Hissar), et Antioche (au confluent du Carra-Sou, ancien Mosynos, et du Maeandre, aujourd'hui Meinder ou Menderel, il y a 740 stades; de Caroura, première ville de la Phrygie, par Laodicée (aujourd'hui Eskihissar), Apamée (Dennaire), Métropole et Philomélium, à Holmi où commencent ces montagnes, on compte 920 stades : de Holmi à Tyriacum (Canoun-Hana) où se terminent les montagnes, près de Lycaonie, par Philomélium, un peu plus de 500 stades. Ensuite le chemin traverse la Lycaonie, par Laodicée de la Catacecaumène, c'est à dire pays brûlé, le terrain étant volcanisé, près de l'endroit appelé aujourd'hui Ladık et conduit à Caropassus : il est de 840 stades. De Caropassus, de Lycaonie, à Garsaoura, ville de la Capadoce, sur la frontière, on compte 120 stades. De là, par Soandus et Sadacora, (aujourd'hui Injesou) à Mazaca (plus tard Césarée, aujourd'hui Kaisarieh) il y a 680 stades : de Mazaca, en allant vers l'Euphrate, jusqu'à Tomisa, par Herpha, il y a 440 stades. De ce point la route était ouverte vers l'Inde par les Pyles Caspiennes et vers la Babylonie.

Si exactement que soient indiquées les villes sur cette route, on n'en a pas fixé le tracé tout entier, surtout entre Métropole, Philomélium et Holmi. A Apamée, le chemin se bifurquait; une branche allait au nord-est, la seconde courant droit à l'est. Les explorations des ruines qui se trouvent dans ces contrées, n'ont point complètement éclairé le fait qui est rapporté par Strabon : le premier de ces deux chemins passait par Métropole et Philomélium: celui de l'est, aboutissait à Holmi. Nous savons, par l'histoire de Tamerlan, qu'il y avait anciennement une route, conduisant directement d'Oloubourlou, l'ancienne Apollonie, à Akscher. Selon toute apparence, c'est le tracé de l'ancien chemin. Cette supposition, du reste, aura besoin d'être confirmée par les recherches des savants, faites sur les lieux. A la position de Philomélium correspond aujourd'hui celle d'Akscher, aux bord d'un lac, qui passe pour être le lac des quarante martyrs.

A sept lieues d'Akscher vers l'ouest, est Yalobatz avec les ruines d'Antioche, célèbre par la communauté chrétienne qu'y avait fondée l'apôtre saint Paul. Aujourd'hui il y a une route de Dinari à Sirgent, qui ne passe point à Oloubourlou.

Voilà les voies de terre que suivait le commerce auquel les Babyloniens prenaient une large part. Sous la domination des Perses les grandes routes royales contribuaient puissamment à accélérer les relations. Sur la route de Babylone à Suse on pouvait transporter très commodément les bagages des troupes : le chemin était de vingt jours. Nous avons mentionné plus haut les communications qui existaient probablement entre l'Égypte et la Babylonie, ainsi que le trafic

Dans le grec il y a Chelidonies. M. Hoffman a suivi la leçon de M. Paulmier de Grentemesnil qui substitue Philomélium à Cheldionies, on ne sait trop pourquoi, (Note du Traducteur.)

des Sabéens et des Gerrhéens qui s'étendait jusqu'en Mésopotamie. Il nous reste à jeter un coup d'œil sur le golfe Persique qui garda toute son importance, tant qu'Alexandrie n'exista pas. Nous y trouvons les Phéniciens, les marchands de Gerrha et de Babylone. Quand la grande courtisane eut accompli sa destinée, Séleucie fut la métropole des rois assyriens. Auprès était Ctésiphon avec une population nombreuse, et où, selon Strabon, les Parthes avaient réuni tous les objets de commerce et les divers genres d'industries qui leur étaient nécessaires.

La Perse restait étrangère à cet immense mouvement commercial; et pourtant elle était assise sur le golfe, et elle avait Persépolis et Pasargades, les grandes et magnifiques cités aux vastes palais où les rois avaient entassé des trésors séculaires. L'usage interdisait aux Perses de paraître au marché, d'acheter et de vendre; leur grande occupation c'était la guerre; peuple conquérant, il n'y avait pour eux de metier noble et glorieux que celui des armes. Toutefois la vie matérielle avait chez eux un grand appareil de luxe et de magnificence; ils avaient des tapis somptueux, des coupes d'or et d'argent, des vêtements splendides; ces objets leur étaient apportés par les marchands étrangers ou bien ils les recevaient comme tributs des peuples qu'ils avaient soumis à leurs armes.

De plus, les côtes de la Perse étaient coupées de montagnes qu'habitaient des peuples pillards, ne vivant que de rapines; vers les bouches de l'Euphrate il n'y avait point de port et le pays était marécageux. D'après cela, on comprend pourquoi les Perses ne figurent point au nombre des nations marchandes; ils ne faisaient que consommer ce que produisait l'industrie des autres peuples. Il leur était facile de se procurer tout ce qu'il fallait pour assouvir le luxe le plus effréné, étant maîtres de l'Asie depuis la mer des Grecs [Méditerranée] jusqu'à l'Inde; l'Euphrate coupait leur vaste empire à peu près en deux: les terres en deçà et au delà du

fleuve. Chaque contrée leur fournissait ce qu'elle avait de plus précieux. La Médie, entre autres, leur envoyait ses vêtements d'étoffes assyriennes ou asiatiques, comme disent les poètes romains. Un vêtement de Médie, un sabre magnifique, une chaîne d'or et un cheval richement enharnaché, voilà de quoi se composait le présent d'honneur que les rois de Perse octroyaient à leurs favoris. Les pays baignés par la mer Caspienne étaient tributaires de la Perse, et même les steppes de Khiwa, Balkh ou l'ancienne Bactriane avec Bokhara, autrefois Sogdiane, encore aujourd'hui un des marchés les plus fréquentés de l'Asie. C'est à Bokhara que viennent converger toutes les caravanes de Caboul, de Kaschmir, de Kaschgar, d'Urgenz, d'Astrachan et d'Orenbourg. Jadis le grand entrepôt de l'Asie centrale était à Samarkand (Marakanda), la patrie de Timur ou Tamerlan, illustrée aussi par l'astronomie d'Ulug Beg et par l'invention du papier, du moins d'après la tradition du pays; l'échange des fruits du midi contre les denrées de l'Inde s'y traitait sur une grande échelle, les environs les produisant en abondance. Dans les contrées reculées de l'Asie, entre la mer Caspienne et les montagnes aux confins de la Chine, on trouve cà et là des vestiges de vastes cités, fondées sans doute par Alexandre-le-Grand lors de son passage, et dont la haute antiquité est constatée par les médailles gréco-bactriennes, trouvées dans les ruines. (Voy. Burne, voy. aux Indes et à Bokhara, t. I, p. 257.)

Nous avons dit plus haut que les Perses, à titre de tribut, prenaient dans chaque province ce qui répondait à leurs besoins. Ils recherchaient les étoffes de l'Inde, aux couleurs éclatantes; la Médie, province d'une fertilité merveilleuse, où dans Ecbatane, le château royal faisait étinceler au soleil sa toiture d'argent, la Médie leur procurait, outre les vêtements, des monceaux de richesses monnayées; de plus, elle leur envoyait chaque année, trois mille chevaux dits Nisaer ou Nesaei, quatre mille mulets et près de cent mille moutons;

ce pays produisait en abondance le silphium, un des principaux objets du commerce des anciens. Quant aux teintureries des Perses, lesquelles nous ne devons point passer sous silence, leurs produits n'étant éclipsés que par la fabrique de l'Inde, il nous serait difficile d'en parler avec quelques détails : c'est une dénomination vague et générale, qui trouve son explication dans l'immense étendue de l'Empire persan.

Le commerce de l'Inde ayant conservé de nos jours toute l'importance qu'il avait dans l'antiquité, le golfe persique et l'Euphrate ont fixé récemment l'attention des hommes d'état et des économistes. Les relations de Bagdad suivent une deuble direction : elle trafique avec l'Inde et avec la Perse. Quand les Portugais eurent doublé la pointe méridionale de 'Afrique, ils entraînèrent les autres nations à leur suite; aujourd'hui l'on cherche à reprendre l'ancienne voie par le golfe Persique. Les essais de navigation que l'on a tentés jusqu'ici sur l'Euphrate, le Mourad des Turcs ont tous échoué; le commerce de Bagdad à Alep se fait par les caravanes qui passent par Mossoul. Cette ville est située sur la rive orientale du Tigre; c'est la principale station dans ces contrées qui sont inexactement représentées sur nos cartes; elle se trouve au milieu du désert comme une oasis, et ses habitants sont constamment sur leurs gardes contre les brigands arabes. Les débris de l'ancienne Mossoul sont à quelque distance de la ville moderne, en remontant le fleuve. Ses habitants offrent un bizarre mélange des restes de la population primitive avec les Arabes, les Kourdes, les Persans et les Turcs; ils parlent l'arabe. Dans les temps les plus anciens comme de nos jours, on traversait le Tigre sur un pont de bateaux. Il subsiste quelques arches d'un pont en pierres de taille. En face de Mossoul, sur la rive gauche du fleuve s'élèvent les remparts qui renfermaient autrefois Ninive dans leur vaste enceinte. Sur l'emplacement de Ninive est aujourd'hui Nounia, village turc, avec une mosquée où reposent, dit-on, les restes du prophète Jonas.

Le Tigre et l'Euphrate sont encaissés entre de hautes parois de granit et d'étroits défilés; leurs eaux impétueuses ne portent que des barques toutes semblables aux embarcations que nous avons décrites d'après Hérodote. Ces embarcations se construisent avec des branches d'arbres; on couvre le fond de feuilles sèches, puis on y étend une natte et des tapis. Sous cette espèce de radeau on attache quarante à soixante outres en peau de brebis ou de chèvres, sur quatre ou cinq rangs, en sorte que le premier en compte huit et qu'à l'arrière il y en ait dix-huit.

A partir de sa source qui se trouve à 1500 pas de celle du Tigre, l'Euphrate coule vers l'ouest, jusqu'à Roumkaleh (l'ancienne Zeugma, puis il tourne au sud. Son lit est semé d'écueils et coupé de rapides qu'on appelle les cataractes de l'Euphrate. Dans la partie supérieure de son bassin, le Kourdistan, il traverse un désert montagneux où errent des hordes sauvages et où nul voyageur européen n'a encore pénétré. On ne peut voyager que sur le fleuve ; le rivage n'offre point de chemin praticable. Le haut pays possède du bois, du fer, du blé, toutes choses qui manquent dans les contrées inférieures, et qu'on n'a point encore réussi à y transporter. Voici des renseignements sur la navigation de l'Euphrate, que nous devons à un voyageur allemand, officier au service de la Porte et qui a exploré, en 1838, ces contrées à peu près inconnues: " Un bateau à vapeur ne pourrait remonter le courant, abstraction faite même des angles que forme le lit du fleuve et des bas fonds; il n'est possible de le descendre qu'avec des barques à outres. Ces bateaux se ploient comme un poisson et prennent la forme de la vague dont ils suivent facilement les oscillations; quand même ils sombreraient pour un moment, il n'y a nul danger qu'ils périssent; dans le choe contre les rochers, on n'a d'autre avarie à craindre que la rupture d'une outre ou deux. Quand on est arrivé au but du voyage, la carène se vend avec profit dans un pays qui manque de bois; il suffit d'un cheval ou d'un mulet pour

transporter les outres au point d'où l'on est parti. » On voit que cette navigation est encore aujourd'hui dans les mêmes conditions que du temps d'Hérodote. Dans l'antiquité elle était plus active qu'aujourd'hui, parce que l'on n'allait que jusqu'à Babylone et qu'aujourd'hui il faut descendre le fleuve jusqu'à Bassora. Les embarcations dont on se sert jaugent de 100 à 200 tonneaux; elles ressemblent aux bateaux que l'on a sur le golfe Persique, seulement elles tirent moins d'eau; la quille est énorme, les mâts sont peu élevés; la navigation n'est praticable que pendant sept mois de l'année. D'ordinaire on part de Bassora dans la première semaine de décembre : comme on remonte le fleuve, le trajet est environ d'un mois. Les petites embarcations franchissent la distance, qui est de 420 milles anglais, en dix jours. Les plus grandes sont chargées des produits de l'Inde et de la Chine; au retour elles prennent des noix de galle, du cuivre, de la soie écrue et du sel que fournit le désert. Des voyageurs 1 qui ont exploré les localités regrettent qu'après les premiers essais on ait abandonné l'Euphrate et que l'on continue à se rendre aux Indes par l'Océan.

C'est ainsi qu'avec le temps les choses ont changé de face. Dans l'antiquité le golfe Persique était la grande voie vers l'Inde. Après la chute de Babylone, Alexandre étant mort avant d'avoir pu la relever de ses ruines, le commerce avec l'Inde se fit par l'Égypte, où les denrées descendaient le Nil jusqu'à Alexandrie. Le calife Omar ayant fondé Bassora, l'on revint au golfe Persique. Cependant la voie de l'Euphrate était abandonnée; les marchandises de l'Inde se transportaient à dos de chameaux de Bassora, par le désert de Syrie, à Alep; d'autres caravanes allaient de cette dernière ville à Bagdad en suivant le cours du fleuve. Quand les Portugais eurent doublé le cap de Bonne-Espérance, le commerce européen adopta le chemin maritime aux Indes. Aujourd'hui

que l'application de la vapeur aux machines de locomotion abrége les distances, les routes se multiplient avec les relations des peuples. Notre siècle, que de prodigieuses découvertes ont mis en possession de ressources inconnues aux anciens, finira par dompter l'Euphrate, malgré les premiers échecs qui ont fait abandonner l'entreprise pour le moment. Toutefois, en appréciant la possibilité de la navigation sur ce fleuve impétueux, il faut tenir compte du manque absolu de bois de construction; Alexandre-le-Grand fut forcé de faire faire dans le nord les charpentes des bateaux ; les pièces furent ensuite ajustées sur les lieux. Le golfe Persique, vaste bassin avec deux grands fleuves, a présenté de tout temps d'immenses avantages. Les anciens en plaçaient les commencements au cap Makae ou Moussendom 4 sur la côte d'Arabie et au cap Harmozia ou Ormus sur celle de Perse, séparée par un étroit espace de la première. On évaluait l'étendue du rivage oriental à vingt mille stades jusqu'aux bouches de l'Euphrate, où se trouvaient les villes de Teradon et Diridotis 2. Des bouches de l'Euphrate à Babylone, la distance était de trois mille stades. En face de l'ancienne Harmozia, sur un îlot, les Arabes bâtirent par la suite la ville d'Ormus. Nous savons, par le rapport de Néarque, qu'au cap Makae il y avait un entrepôt de cannelle et d'autres denrées précieuses que l'on transportait de là chez les Assyriens, c'est à dire à Babylone. L'emplacement de cet entrepôt, à l'entrée du golfe, nous explique en partie pourquoi les anciens ont cru que la cannelle venait de l'Arabie. Plus loin l'on trouvait la grande île d'Oaracta, qui obéissait à un prince nommé Macènes; puis l'île déserte d'Ogana, Pylorus, et une autre qui n'avait pas de nom; Kataea, Kaikandros et une autre île sans nom, avec une pêcherie de perles.

Dans Heeren; Dsiulfar. (Note du Traducteur.)

² Dans la relation de Néarque, citée par Arrien, il est question de la ville de Térédon, autrement appelée Diridotis; ce sont deux dénominations de la même localité. (Note du Traducteur.)