

AQVITANIA

TOME 17

2000

Revue interrégionale d'archéologie

Aquitaine

Limousin

Midi-Pyrénées

Poitou-Charentes

*Revue publiée par la Fédération Aquitania avec le concours financier
du Ministère de la Culture, Direction du Patrimoine, Sous-Direction de l'Archéologie,
du Centre National de la Recherche Scientifique,
de l'Université Michel de Montaigne - Bordeaux III*

SOMMAIRE

J.-P. BAIGL, Barbezieux, Les Petits Clairons (Charente), un atelier de potier du deuxième âge du Fer.....	7
ANNEXE	
J. GOMEZ DE SOTO, Commentaire sur le mobilier céramique et interprétation de la fosse 3038 du site laténien des Petits Clairons à Barbezieux.....	55
M. SCHÖNFELDER, Le mobilier métallique de la tombe à char tardo-celtique de Boé (Lot-et-Garonne)	59
T. MARTIN ET J.-L. TOBIE, Les débuts de la romanisation du site de Saint-Jean-le-Vieux (<i>Imus Pyrenaeus</i>), à travers l'étude des céramiques sigillées italiques et sud-gauloises	83
E. ROSSO, Présence de la <i>domus</i> impériale julio-claudienne à Saintes : statuaire et épigraphie	121
DOSSIER "L'AGGLOMÉRATION ANTIQUE DE BRION À SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL (GIRONDE - FRANCE)"	151
P. GARMY, Introduction, présentation générale des recherches récentes, historiographie	153
M. FINCKER, Le théâtre : analyse préliminaire des structures	167

DOSSIER “ROUTES D’AQUITAINE”	181
J.-P. BOST,	
Introduction	
 I - LA DIAGONALE D’AQUITAINE	
B. BARRIÈRE ET J.-M. DESBORDES,	
Un itinéraire de solitude : la “Diagonale d’Aquitaine” entre Saint-Pardoux et La Tour-Blanche (Dordogne)	185
 II - LA ROUTE ANTIQUE DU LITTORAL ATLANTIQUE	
B. MAURIN, B. DUBOS ET R. LALANNE,	
Historique des recherches	207
B. MAURIN, B. DUBOS ET R. LALANNE,	
Les longs-ponts de <i>Losa</i>	211
F. THIERRY,	
La station routière de <i>Segosa</i>	217
S. BARRAU ET J. BOURDEN,	
La voie romaine de Saint-Julien à Castets	225

III - LA VOIE AIRE-LESCAR

F. DIDIERJEAN,	
Le chemin de sainte Quitterie	233

NOTES

F. MARCO-SIMÓN ET I. VELÁZQUEZ,	
Una nueva <i>defixio</i> aparecida en Dax (Landes)	261

J. SANTROT,	
Quatre autels votifs gallo-romains de la vallée de Luchon au musée Dobrée - Nantes (Loire-Atlantique)	275

W. MIGEON,	
Un fragment du rempart romain de Bordeaux	285

ANNEXE 1

A. ZIEGLÉ,	
Le bloc sculpté 5009 découvert place Pey-Berland.....	293

ANNEXE 2

L. MAURIN,	
L'építaphe de Iulius Quintus.....	295

DOSSIER

ROUTES D'AQUITAINE

II — La route antique du littoral atlantique

RÉSUMÉ

Les recherches menées au cours des trois dernières décennies ont permis de retrouver et de situer avec une grande précision une portion du tracé de la voie romaine littorale qui unissaient les peuples du Bordelais et du Médoc à ceux des pays de l'Adour. Les prospections systématiques sur le terrain effectuées par plusieurs équipes mais aussi les fouilles archéologiques autorisent maintenant à localiser avec précision le tracé de cette voie, du moins dans sa portion comprise entre l'estuaire de la Leyre à la pointe sud-est du Bassin d'Arcachon jusqu'à Castets dans les Landes. Ces investigations ont permis également de définir la structure de cet axe routier mais aussi d'en situer précisément deux étapes dont on ne connaissait jusque là que le nom à travers l'*Itinéraire d'Antonin*.

ABSTRACT

The research engaged for the last three decades gave the opportunity to find and locate accurately a portion of the layout of the littoral roman road which linked the people of the Bordeaux and Medoc with those of the Adour Country. The systematic survey carried out by several teams, as well as the excavations, entitle now to situate precisely the layout of this road, at least for the portion between the Leyre estuary at the southeastern end of the Arcachon Bassin and Castets (Landes). These prospecting led also not only define the structure of this major route but also to locate exactly the stopping places of the road, so far only known through the *Itinerarium Antonini Augusti*.

Bernard Maurin

Responsable des fouilles
CRESS
Sanguinet

Bernard Dubos

Technicien IUT
Bordeaux I - GMP
Biscarosse

René Lalanne

Géomètre - Expert
Biscarosse

Les longs-ponts de Losa

Les fouilles lacustres de Sanguinet nous ont amené à étudier les structures de *Losa*¹⁴ Il s'agit d'une station routière signalée dans "*l'itinéraire d'Antonin*". Le village, situé sur la rive gauche de la Gourgue, occupe une petite dénivellation. La route, venant du nord, devait traverser des zones instables de part et d'autre de la rivière. Les fouilles ont pu mettre en évidence la présence de deux voies. La voie principale s'aligne sur le tracé étudié au nord et au sud du lac. L'axe théorique passe à une vingtaine de mètres à l'ouest du fanum autour duquel s'articulait le village. La voie secondaire franchit la rivière à cinq cents mètres en amont. Ces deux tracés ont pu être étudiés méthodiquement, ce qui a permis de mettre en évidence les techniques très particulières utilisées par les constructeurs antiques dans le franchissement des zones instables.

1. LA VOIE PRINCIPALE

Sur la plus grande partie de l'ouvrage, la vase, épaisse par endroits de plus d'un mètre, masque le sol dur où sont implantés les pieux et où reposent les vestiges de l'ouvrage. La grande fluidité des sédiments rend vite impossible toute visibilité lorsque les plongeurs évoluent. De sérieux problèmes se sont posés lors du relevé des pieux¹⁵. L'étude des profils¹⁶ a ensuite permis de déterminer la structure générale de l'ouvrage qu'il s'agisse des accès nord et sud ou du franchissement proprement dit.

La situation des premiers pieux relevés dès le début des fouilles sur le site de *Losa* laissait penser que l'implantation du pont se plaçait dans la continuité de la voie relevée au nord et au sud du site archéologique de Sanguinet. Cette hypothèse a permis la matérialisation d'un axe de recherches qui a servi de base à tous les relevés.

14. Maurin & Dubos 1985, 71-89.

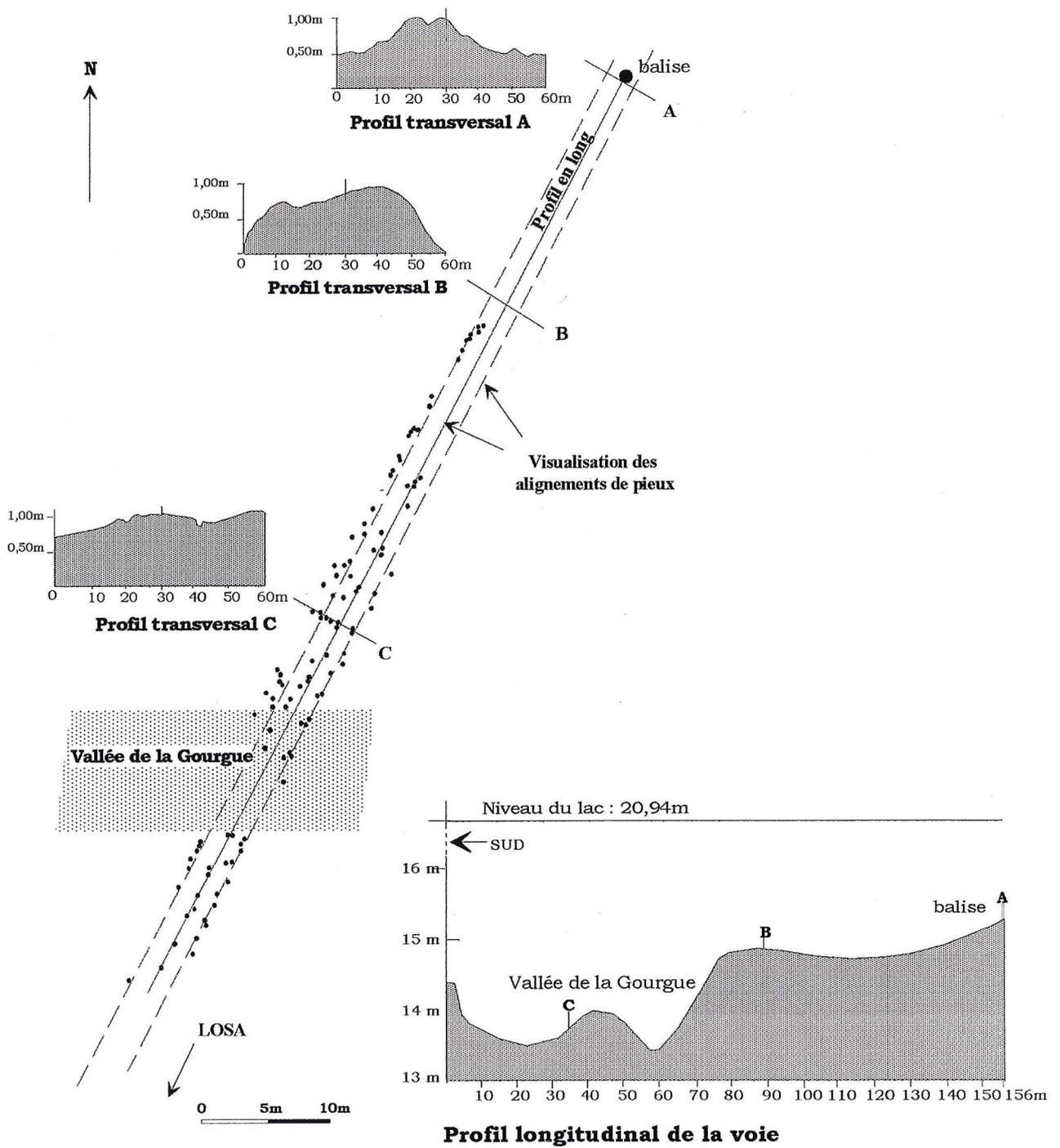


Fig. 1 : Relevé longitudinal et relevé transversal.

L'ensemble de l'ouvrage de franchissement s'aligne effectivement sur la voie reconnue à terre avec une orientation de 30° vers l'est par rapport au nord (fig. 1).

a) Étude longitudinale

Le relevé bathymétrique établi à l'échosondeur dans l'axe de la voie permet de localiser la partie basse où coulait la rivière mais l'échelle du tracé obtenu sur l'enregistreur (environ 1/2600) ne convient pas pour une étude fine.

Nous avons donc réalisé un profil longitudinal à partir de mesures bathymétriques très précises, effectuées tous les mètres, sur une longueur totale de 156 mètres. Ces relevés ont pour origine le premier pieu découvert sur la pente de rive qui descend du site de *Losa* à 7,50 m de profondeur : le dernier relevé correspond à la balise implantée à 156 m du pieu d'origine sur la rive droite de la Gourgue.

L'analyse sud-nord de cette coupe montre deux secteurs bien distincts. Les 70 premiers mètres correspondent à la partie la plus basse. Deux zones descendent au-dessous de la cote 13 m NGF (profondeur 8 m) Ces deux dépressions étaient particulièrement envasées. Il est donc possible que les eaux courantes de la rivière aient emprunté ces deux lits isolant une zone hors d'eau qu'il a fallu aménager. En effet, cet espace très peu surélevé était vraisemblablement marécageux ou inondé suivant la saison. A partir de 60 m, le sol remonte régulièrement (pente à 4,5 %) pour atteindre la profondeur moyenne de 7 m au point

89 m qui marque le début de l'ouvrage aménagé. Au-delà, la pente générale de la voie est très faible puisque la balise des 156 m n'est qu'à 6,85 m de profondeur.

b) Étude transversale

Six profils transversaux ont été réalisés. Dans la partie haute, le profil n° 6, au niveau de la balise des 156 m, dessine très nettement l'emprise de la voie d'une quinzaine de mètres de large pour une dénivellation de 0,50 m. Ce schéma de structure se place dans la continuité de la voie aménagée entre *Boios* et *Losa* dont l'emprise moyenne était du même ordre de grandeur.

Le profil n° 5, au départ de la structure aménagée, fait apparaître une dénivellation de 50 mètres de large correspondant à une utilisation judicieuse du relief naturel pour aborder le passage plus délicat de la rivière.

Les profils suivants relevés dans la partie basse, ne font pas apparaître d'une manière aussi évidente l'emprise de la voie. Il est impossible d'en apprécier la largeur. On discerne cependant sur les profils 1 et 3 une dénivellation de quelques mètres de large qui pourraient correspondre à un reste de cette emprise, par ailleurs particulièrement dégradée.

c) Analyse de la répartition des pieux

Nous avons relevé 161 pieux de chêne ou de pin, tous dans la partie basse de l'ouvrage. Le premier pieu (n° 70) le plus au sud, est à 7,5 m de profondeur, les deux derniers (n° 35 et 195) sont à 80 m au nord à une profondeur de 7,25 m.

L'ensemble de ces pieux dessine une bande dont la largeur maximale dépasse rarement 4 m. Leur disposition est assez anarchique ; tout au plus remarque-t-on quelques alignements transversaux comme au niveau des pieux n° 38 ou n° 104.

Par contre on peut remarquer trois zones de plus forte concentration. Tout d'abord, au départ de l'ouvrage où nous relevons 25 pieux pour les 12 premiers mètres. Nous avons ensuite un vide relatif avec sept pieux sur 6 m. A partir des 20 m jusqu'à 41 m, c'est une forte concentration de 63 pieux. Leur densité devient plus faible ensuite puisque nous ne relevons que 23 pieux sur une distance de 21 m. A partir des 62 m nous

15. L'épaisseur du dépôt de vase fluide varie de quelques dizaines de centimètres à plus d'un mètre. Nous avons utilisé "le repérage aléatoire à fil perdu". Deux plongeurs avancent en contact étroit en tâtonnant dans la vase de la zone à prospecter. Dès qu'un pieu est repéré, la progression s'arrête, une plaque métallique numérotée est clouée au sommet du pieu. Un cordeau dont l'origine est au premier pieu relevé, est alors fixé à celui que l'on vient de marquer. Les pieux ainsi repérés sont ensuite relevés par triangulation à partir des balises de référence. Pour effectuer ces mesures, les plongeurs suivent le "fil d'Ariane" ainsi mis en place. L'utilisation d'un ordinateur couplé à une table traçante a permis, grâce à un programme adapté, le traitement rapide de toutes les données ramenées par les plongeurs.

16. Les profils ont été réalisés à partir d'un flotteur qui utilise la surface du lac comme plan horizontal de référence. Les relevés bathymétriques ont été effectués tous les mètres. Le profil en long dessine en coupe les 156 m de la voie. Six profils transversaux judicieusement répartis définissent la structure de l'ouvrage.

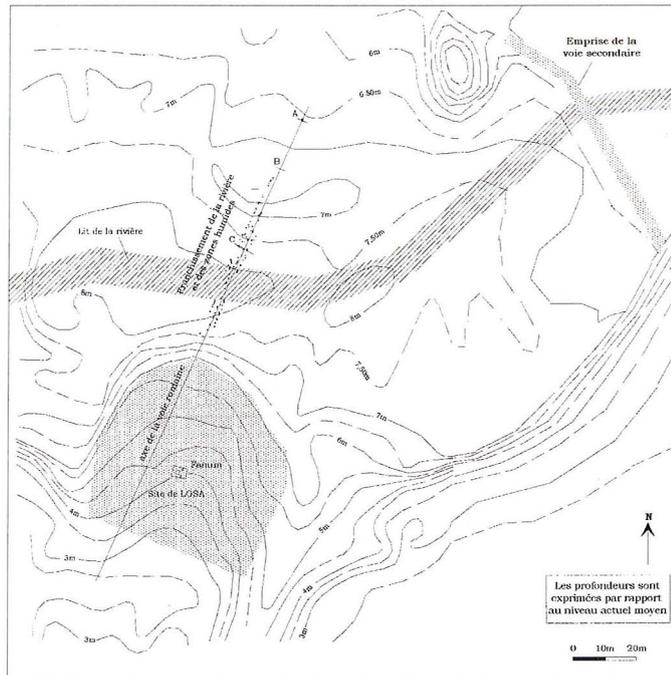


Fig. 2 : Plan général de Losa avec l'axe de la voie.

retrouvons une forte densité avec 43 pieux jusqu'aux 80 m, où s'arrête l'ouvrage.

d) Circulation dans le village (fig. 2)

L'axe théorique de la voie principale défini par le long pont passe à une vingtaine de mètres à l'ouest du *fanum*. Ce dernier est construit sur la partie haute du plateau occupé par l'habitat de Losa. La courbe de niveau des 17 mètres (NGF) marquant la profondeur actuelle des 4 mètres passe à l'intérieur du *fanum*.

Les habitations avaient des structures de bois. Les vestiges de pieux dessinent quelques alignements qui ne permettent pas de définir avec précision la disposition de l'habitat. Cependant, l'espace habité apparaît assez nettement à l'ouest du village sur la pente en direction des zones marécageuses, au niveau de la courbe des 16 mètres NGF (profondeur 5 m).

Entre cet espace et le *fanum* nous avons pu mettre en évidence la présence d'une zone de 20 à 25 mètres de large, orientée dans l'axe de la voie et sur laquelle les vestiges archéologiques deviennent rares. Nous rencontrons un sol tassé très clair très différent de celui des zones habitées,

beaucoup plus sombre. Il s'agit vraisemblablement d'une zone de circulation à l'intérieur du village. La traversée naturelle de Losa semble donc se faire à l'ouest du *fanum* dans le prolongement de l'ouvrage de franchissement pour rejoindre au sud, la voie qui se poursuivait jusqu'à Segosa.

2. LA VOIE SECONDAIRE

Une portion de voie aménagée, ainsi que les structures d'un pont, ont été étudiées systématiquement en 1978¹⁷ et en 1981¹⁸. Cette voie secondaire est située à 500 m en amont du village de Losa. Nous avons pu mettre en évidence une emprise aménagée de 7 à 8 m de large, surélevée de près de 2 m par rapport au niveau des zones environnantes. Les relevés bathymétriques qui ont permis l'établissement de la carte des fonds font apparaître très nettement son tracé.

Sur la rive gauche de la Gourgue, un premier tronçon rectiligne de 150 m de longueur est orienté vers le nord-ouest. Au sud, il disparaît sous le plateau sableux qui s'avance vers le lit de la rivière en amorçant sur quelques mètres, une courbe qui semble infléchir son tracé vers le sud-ouest. Sur la rive droite, après avoir franchi la Gourgue, la voie se dirige plus nettement vers l'ouest en direction de la voie principale. Elle contourne une butte naturelle qui culmine à 19 m NGF (profondeur 2 m). Le carrefour théorique est dissimulé par le plateau de rive.

De part et d'autre du pont qui franchissait la Gourgue, la voie présente les mêmes structures. Plusieurs centaines de pieux plantés dans le sol retiennent un système de branchages et parfois des platelages transversaux, en particulier dans les zones proches de la rivière (fig. 3).

L'ensemble était recouvert de débris végétaux et vraisemblablement de sable. Plusieurs sondages stratigraphiques font apparaître très nettement cette structure. On remarque même en certains points la trace de travaux de réparation, des pieux ayant traversé la couche inférieure en faisant éclater des pièces de bois plus anciennes. Ces pieux

17. CRESS, *Rapport d'activités 1978*.

18. Stage sous la responsabilité de J. Meynard (FFESSM) dans le cadre des activités du CRESS (*Rapport 1981*).

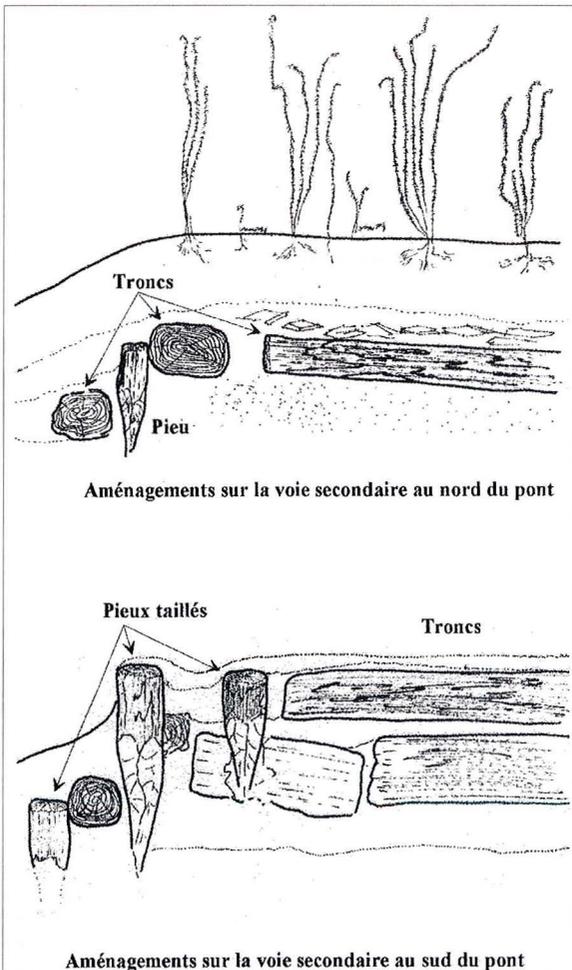


Fig. 3 : Aménagements (nord et sud).

souvent ouvragés, parfois simplement épointés proviennent principalement de pins ou de chênes. On a également utilisé le saule, le bouleau ou le châtaignier. La présence de nombreux copeaux et éclats de taille montre que beaucoup de ces bois ont été débités et ouvragés sur place.

Si l'imposante masse de sédiments n'a pas permis un dégagement complet des vestiges du pont, 27 pieux de soutènement ont pu cependant être dégagés et relevés. L'ouvrage avait une portée de 14 mètres. Les sondages montrent que le lit de la rivière, très envasé, est à 2,10 m au-dessous de la structure de la voie d'accès.

3. MISE EN ÉVIDENCE DES STRUCTURES DE LONGS PONTS

Sur l'aménagement par les Romains des zones marécageuses, nous pouvons rappeler un passage de César : "*Labienus primo vineas agere, cratibus atque aggere paludem explere atque iter munire conabatur*"; "Labienus travailla d'abord à faire avancer des mantelets, à combler le marais de fascines et de matériaux et à construire une route"¹⁹.

C'est Tacite qui utilise l'appellation de "long pont" : "*...Caecina... monitus... pontes longos quam maturrime superare ; angustus is trames vastas inter paludes et quondam a L. Domitio aggeratus cetera limosa, tenacia gravi caeno aut rivis incerta erant*"; "On avertit Caecina de franchir les Longs Ponts le plus tôt possible. C'était une piste étroite au milieu des marais, chaussée jadis construite par L. Domitius ; tout le reste était vaseux, rendu compact par le poids de la boue ou incertain à cause des ruisseaux"²⁰.

A. Grenier²¹ parle longuement de ce type d'aménagement de voie : "En Suisse, au sud de Bienne entre Fraeschels et Petinesca, la route romaine traverse le marécage du Grand-Moos. Elle est établie sur des millions de pilotis".

De son côté, C. Jullian²² rappelle d'autres exemples : "Pour la traversée des marais... on bâtit sur le marécage un haut remblai..., tantôt en remplissage de terre et de pierre, tantôt en charpente et tablier de bois de chêne". Il cite l'exemple du *Chemin de la Vie* dans les marais de Monferrand entre Garonne et Dordogne : "Sur un banc très épais de tourbe qui forme le sol du marais, les Romains avaient enfoncé de distance en distance des pilotis de chêne, sur lesquels ils avaient couché perpendiculairement à la voie, des troncs de chêne bruts de moyenne grosseur (15 à 20 cm de diamètre). Sur cette espèce de plancher ils avaient étendu une couche de gravier, épaisse au milieu d'un mètre environ". "Cela faisait des espèces de digues, de levées que les Romains appelaient des longs ponts et qui s'allongeaient parfois sur des distances de plusieurs milles".

19. César, *BG*, VII, 58, 1.

20. Tacite, *Ann.* I, 63, 4-5.

21. Grenier 1934a, 385.

22. Jullian 1920, 121 et note 3.

A Sanguinet, la mise en corrélation des profils de la voie et de l'implantation des pieux permet de proposer un schéma d'aménagement de l'ouvrage de franchissement tout à fait semblable. Les pentes qui permettent d'aborder la zone basse, ainsi que la partie centrale entre 20 et 40 m, ont été aménagées selon le type des longs ponts décrits par César et Tacite. Les pieux plantés dans le sol renaient un système de fascines constituées de branchages. Le tout était recouvert de sable. Nous avons la preuve du caractère généralement exondé de cette zone puisque nous avons repéré plusieurs souches, en particulier celle d'un chêne à proximité du pieu 104. C'est sur cette partie que nous avons retrouvé les trois pirogues de *Losa*. Les deux zones les plus basses qui apparaissent sur le profil longitudinal étaient franchies par des ponts de bois. Notons que c'est dans ces zones les plus basses qu'ont été retrouvées quelques pièces de charpente ouvragées.

4. CHRONOLOGIE

Les travaux nécessaires à l'aménagement des structures de franchissement de la Gourgue semblent s'être étalés sur une période assez longue. Les éléments de datation dont nous disposons sont heureusement assez nombreux. Il y a bien entendu le mobilier archéologique associé et tout particulièrement les monnaies. Nous disposons également d'analyses scientifiques sur les pieux ou les pirogues grâce aux études de dendrochronologie ou aux datations C 14 qui ont été faites par des laboratoires spécialisés²³.

Il semble que la structure réalisée dans l'axe de la voie littorale soit la plus ancienne. La dendrochronologie propose une datation dans la deuxième moitié du I^{er} siècle a.C. (-36 et -35) pour trois échantillons de pieux de chêne prélevés au sud de l'ouvrage sur la pente descendant du plateau de *Losa*. Dans cette zone, certains types de céramiques comme des coupes carénées ou des céramiques noires peuvent être une production de l'époque augustéenne. Il serait donc possible

que le début d'utilisation de cet ouvrage soit antérieur à l'aménagement de la voie. Les analyses au carbone 14 des pirogues de *Losa*, très proches de l'ouvrage, nous placent dans une fourchette chronologique large couvrant les deux premiers siècles de notre ère. Il paraît donc raisonnable de penser que le pont a desservi le village au moins jusqu'au début du III^e siècle.

Les éléments de datation dont nous disposons pour la voie secondaire laissent penser que son aménagement est plus tardif. Les analyses de dendrochronologie portant sur six échantillons ne se rattachent pas aux séquences établies pour *Losa* ni à une échelle de référence générale que permettrait une datation absolue. Il s'agit cependant d'une séquence chronologique cohérente qui place l'aménagement de cette voie dans une période de durée limitée, inférieure à un siècle.

48 monnaies ont été découvertes dans la partie sud de la voie. Leur nombre important, mais aussi leur dispersion, font songer à un geste votif avant le franchissement de la rivière. Près de 94 % de ces pièces sont des antoniniani du III^e siècle.

Très récemment, un trésor monétaire contenu dans un petit vase a été découvert à proximité de la voie secondaire au nord du pont qui franchissait la Gourgue. Il s'agit de près de 180 pièces de bronze couvrant chronologiquement la totalité du IV^e siècle. Lorsque ce trésor a été perdu ou dissimulé là, le village de *Losa* était déjà abandonné, et les habitants qui occupaient certainement l'emplacement actuel de Sanguinet continuaient donc d'emprunter la voie secondaire.

La mise en place de cette dérivation de la voie principale et d'un deuxième pont, nous paraît être liée à la montée des eaux. La zone basse du long pont de *Losa* devenant impraticable et les dégradations de l'ouvrage trop importantes, on abandonne donc purement et simplement le passage pour aller franchir la rivière 500 m en amont. L'ouvrage qui est alors aménagé, tant pour le franchissement des marais que celui de la rivière, est beaucoup mieux structuré que le précédent. La dénivellation de l'emprise la met hors de portée des fluctuations saisonnières des eaux. Le sol est parfaitement stabilisé par des pieux et des platelages. La largeur en est plus importante, à la mesure du trafic qui s'est développé pendant les trois premiers siècles de notre ère et a perduré au moins jusqu'au V^e siècle.

23. Laboratoire des faibles radioactivités – CNRS-Gif-sur-Yvette.
Laboratoire Romand de Dendrochronologie.