



HAL
open science

Une borne routière de l'empereur Nerva à Saintes

Louis Maurin, Francis Tassaux

► **To cite this version:**

Louis Maurin, Francis Tassaux. Une borne routière de l'empereur Nerva à Saintes. *Galia - Fouilles et monuments archéologiques en France métropolitaine*, 1979, 37 (2), pp.263-270. 10.3406/galia.1979.1605 . hal-01781741

HAL Id: hal-01781741

<https://hal.science/hal-01781741>

Submitted on 4 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

UNE BORNE ROUTIÈRE DE L'EMPEREUR NERVA A SAINTES (Charente-Maritime)

par Louis MAURIN et Francis TASSAUX

A l'automne 1956 une borne routière a été mise au jour à Bellivet, à l'extrémité septentrionale de la commune de Saintes. Cette trouvaille n'a été portée à notre connaissance que le 19 juillet 1977. Informé de l'intérêt que présentait ce document, le propriétaire en fit don sur le champ au Musée archéologique de Saintes¹.

La borne a été découverte lors d'un labour effectué dans la parcelle 183, section AB du plan cadastral, à l'emplacement approximatif indiqué sur la fig. 1. Elle était peut-être à l'origine taillée en deux parties (socle et fût) dans le calcaire. Seule la partie supérieure a été découverte ; elle avait été sciée dans le sens de la hauteur à une époque inconnue, de façon à obtenir deux blocs rigoureusement identiques, soit deux demi-cylindres de 89 cm de hauteur et 59 cm de diamètre à la base, la partie supérieure de chacun d'eux étant très usée (fig. 2).

Chacun des deux blocs présente, à la base, une cavité en forme de tronc de cône renversé, à la panse légèrement arrondie et à l'extrémité adoucie, avec un léger étranglement tout près de l'orifice, si bien que cette cavité a, en somme,

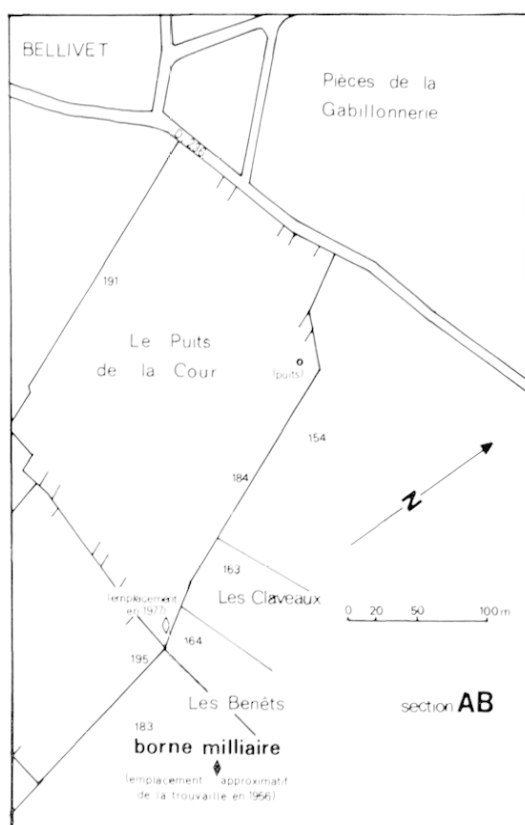
la forme du corps d'une amphore renversée. Le diamètre de l'orifice est de 21 cm et la hauteur de la cavité de 50 cm. Cette cavité a été creusée avec un grand soin, ses parois sont parfaitement lisses et polies ; l'exacte adaptation de chaque partie creusée des deux demi-cylindres semble montrer que cette cavité avait été pratiquée avant que la pierre ne fût sciée verticalement. Nous ignorons sa raison d'être. On peut hésiter à y voir une mortaise destinée à l'ancrage des parties supérieure et inférieure de la borne étant donné la forme, les dimensions, le lissage des parois de cette cavité.

Sur chacun des deux demi-cylindres se trouve la moitié d'une inscription profondément gravée dans le calcaire à l'intérieur d'un cadre mouluré : dimensions extérieures du cadre : 85 × 78 cm ; largeur de la moulure : 5 cm. On lit dans le champ épigraphique (71,5 × 67,5 cm) la titulature de l'empereur Nerva (fig. 2 à 4).

	<i>Lettres de :</i>
IMP n ERVA	95 mm
CAESaRAVG	73 mm
PONTifEXMAX	70 mm
VMVstRIBVNIC	70 mm
POTEStATECOSIII	70 mm
P P	115 mm

(Les lettres en minuscules manquent sur la pierre, par usure ou cassure, et sont restituées.)

¹ Jusqu'en 1977, le propriétaire était M. Hervaud, que nous remercions ici de son aimable accueil et de sa générosité.



1 Situation de la borne de Bellivet d'après le plan cadastral.

Imp(erator) [N]erva | Caes[a]r Aug(ustus) | p[ro]n[omi]n[is] ex max[imo] | umu[s], [T]ribunic[ia] | poles[is]ale, co(n)s(ul) (ter), | p(ater) p(atriciae).

L'empereur Nerva a revêtu son troisième consulat le premier janvier 97 et sa seconde puissance tribunitice le 18 septembre 97. L'inscription de Bellivet a été gravée entre ces deux dates.

L'usure de la pierre ne cache pas la belle qualité des capitales et le soin de la gravure. Le lapicide a évité les abréviations, sauf pour *Aug.*, qui est de règle, et, à la dernière ligne, pour le titre de Père de la Patrie. Noter l'archaïsme *maximus*.

Il manque ici une indication capitale, celle de la distance, qui devait consister en un nombre seul ou accompagné éventuellement de l'unité de mesure et du nom du *caput viae*, du point de départ de la route (ici *Mediolanum*, sans doute abrégé en MED). Il est bien possible

que le nombre ait été employé seul, si l'on se réfère à la borne des Babinots, lieu-dit de la commune de Saint-Ciers-sur-Gironde, près de la limite présumée entre les Santons et les Bituriges Vivisques, qui date de la même époque² et dont l'écriture et le libellé sont très proches de celle de Bellivet.

∴

L'intérêt de la borne de Bellivet réside d'abord dans sa date. Étant donné la faible durée de son règne, les bornes routières de Nerva sont très rares dans les Gaules³; or celle de Bellivet conduit à attribuer à une initiative de l'administration de ce prince une réforme introduite en Aquitaine dans la gestion des routes.

La borne des Babinots a soulevé des discussions passionnées entre spécialistes. Était-elle rédigée en milles, suivant l'usage romain appliqué depuis le début de l'Empire? Ou bien, déjà, en lieues, suivant la mesure gauloise qui fut généralisée sous les Sévères, mais dont l'emploi officiel est bien attesté en Aquitaine dès les règnes des Antonins⁴. Jullian ne pouvait se résoudre à restituer ici la mention de lieues. Hirschfeld et, de manière plus catégorique, Walser⁵, croient au contraire que sur la borne

2 *CIL*, XIII, 8898 (Musée d'Aquitaine, Bordeaux) ; cette borne a été dressée sous le règne de Trajan, entre le 10 déc. 97 et le 10 déc. 98, si Trajan porte bien la deuxième puissance tribunitice sur la pierre, comme on le croit communément. Sinon, entre la mort de Nerva (début de 98) et la fin de 102, date à laquelle Trajan prit le surnom de *Dacicus*, absent sur l'épigraphie. Voir L. VALENSI, *Bordeaux, 2000 ans d'histoire*, Bordeaux, 1972, n° 66, p. 78. Comme celle de Bellivet, cette borne a été trouvée sciée en deux dans le sens vertical. La distance n'y est indiquée que par le seul chiffre XXVII.

3 *CIL*, XIII, 9053 (Saint-Marcel, Meurthe-et-Moselle) et 9146 (Coblence) ; peut-être aussi P. WULLEUMIER, *Inscriptions latines des Trois Gaules*, XVII^e suppl. à *Gallia*, 1963, 479 (Mespaul, Finistère), où l'on trouve *Pontifer maximus*, comme à Saintes.

4 Sous Hadrien et Antonin : voir G. WALSER, *Meilen und Leugen*, dans *Epigraphica*, XXXI, 1969, p. 90-92 et P. WULLEUMIER, *op. cit.*, 474.

5 C. JULLIAN, *Inscriptions romaines de Bordeaux*, t. II, p. 231 ; HIRSCHFELD, *CIL*, XIII, t. II, p. 655. G. WALSER, *op. cit.*, p. 87.



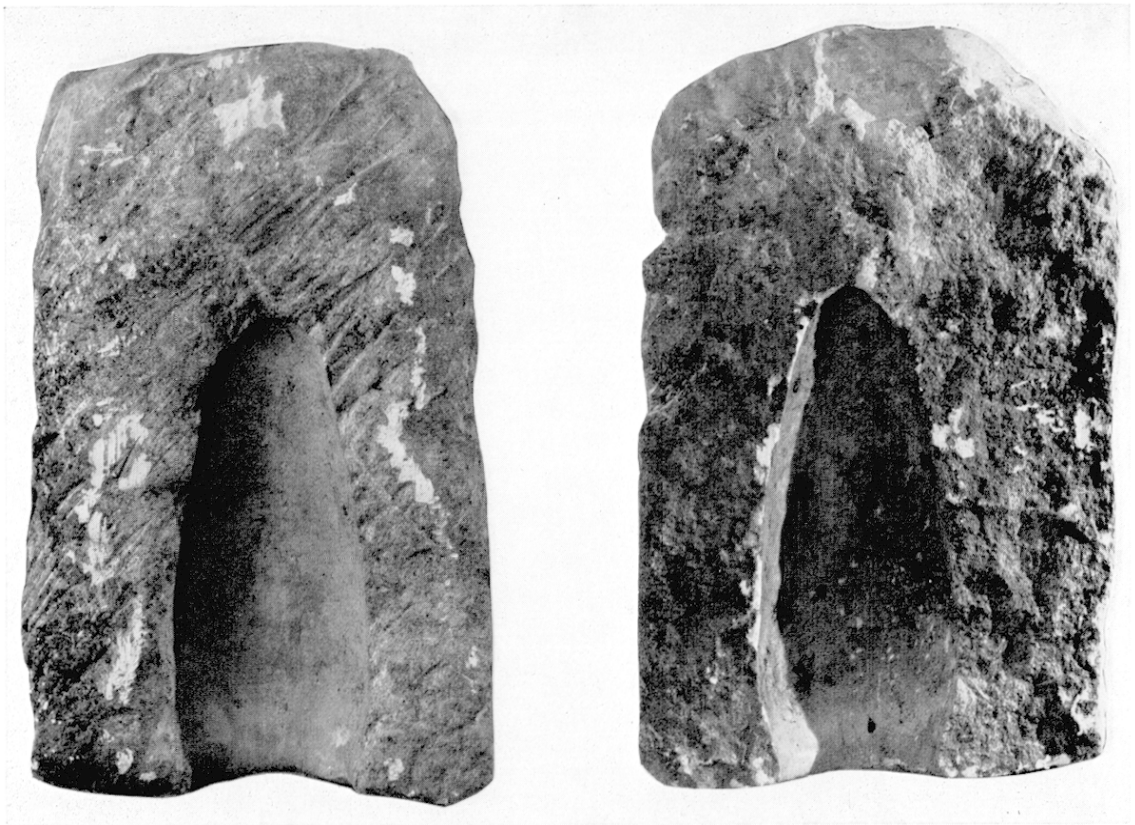
2 La borne de Bellivet.

des Babinots la distance était exprimée en lieues, car la pierre a bien été découverte à XXVII lieues (chiffre inscrit sur le bloc) de Saintes et, à peu de chose près, autant de Bordeaux, ces deux villes ayant seules pu, en l'occurrence, être les têtes de voies de référence. Walser en tire des conclusions sur l'organisation et l'évolution du système routier en Aquitaine, en Gaule, et ailleurs.

La numérotation en lieues sur la borne de Bellivet est très probable, si l'on tient compte d'une part de sa parenté avec celle des Babinots, et d'autre part d'un document assez récemment signalé, découvert à Issoudun (Indre), encore dans l'ancienne Aquitaine. Il s'agit d'une borne portant la titulature de Trajan *Cos III*,

datée de 100 ap. J.-C. A la dernière ligne on lit *Av(aricum) L(eugas) XXII*⁶. Cette pierre paraît donc confirmer de façon indiscutable que c'est en Aquitaine, dans les années 97-100, que fut inaugurée une nouvelle mesure officielle des distances routières, la lieue, empruntée à la tradition et sans doute à l'usage indigènes. Cette mutation, qui semble être restée longtemps limitée à l'Aquitaine, doit traduire l'implantation de nouvelles structures administratives pour la gestion des routes impériales et, pense-t-on, les débuts de la prise en charge

⁶ G. Ch. PICARD, *Informations archéologiques*, dans *Gallia*, 30, 1972, p. 329.



3 La borne de Bellivet : face interne des deux demi-cylindres.

de la *vehiculatio* sur ces routes par le pouvoir impérial⁷.

On ne peut guère restituer le chiffre manquant pour les distances en considérant le lieu de la trouvaille de la borne, en admettant⁸ qu'elle ait été découverte à son emplacement d'origine ou à proximité de celui-ci (fig. 1 et 5). Il faudrait en effet connaître l'emplacement exact du *caput viarum* de *Mediolanum*. On pourrait songer ici à l'arc de Germanicus, en référence à une inscription de Cordoue⁹ et en prenant en compte la certitude où nous

sommes de son rôle de *caput viae* vers Lyon. On pourrait songer aussi au carrefour des deux voies principales de *Mediolanum* (ou au voisinage de ce carrefour), non loin du croisement des cours Reverseaux et National (fig. 5). Dans l'un ou l'autre cas on obtient, à partir de l'endroit de la découverte de la borne, une distance voisine de 4,500 km, ce qui équivaut approximativement aussi bien à trois milles romains ($1\,481,50\text{ m} \times 3 = 4\,444,50\text{ m}$) qu'à deux lieues gauloises de 2 222,25 m, puisque la lieue valait en principe un mille et demi¹⁰.

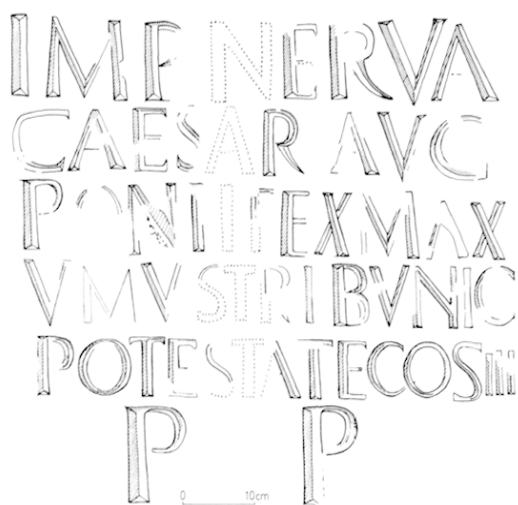
Un autre intérêt de la borne de Bellivet est de soulever à nouveau la question d'une liaison routière entre Saintes et l'Océan.

7 Voir H.-G. PFLAUM, *Les procurateurs équestres sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1950, p. 87; G. WALSER, *op. cit.*, p. 100-103; L. MAURIN, *Saintes Antiques*, Saintes, 1978, p. 301 et n. 14.

8 Comme nous le faisons ici, en considérant la présence des deux moitiés de la partie supérieure de la borne réunies au même endroit, et le fait qu'aucun sarcophage (ou autre vestige archéologique n'a été découvert en ces lieux.

9 *CIL*, II, 4721.

10 Équivalence donnée surtout par deux auteurs latins tardifs, Ammien Marcellin (seconde moitié du IV^e siècle) et Jordanès (milieu du VI^e siècle); voir DESJARDINS, *Géographie de la Gaule Romaine*, t. IV, p. 23 s.



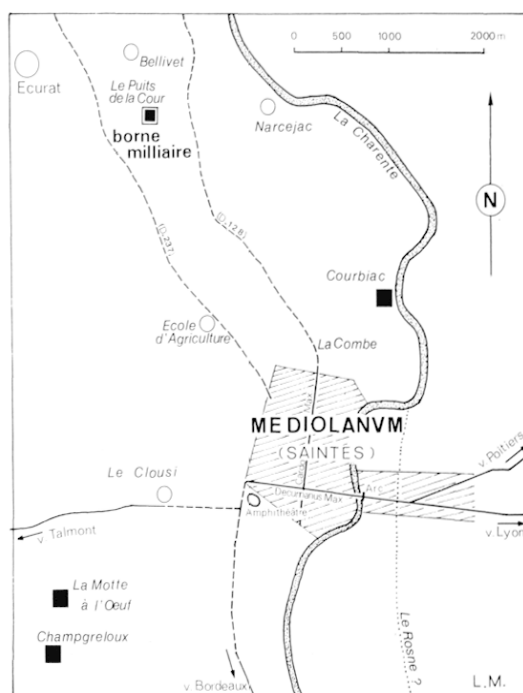
4 Fac-similé de l'inscription.

Jusqu'à présent, on connaissait bien un écheveau de voies anciennes reliant Saintes à la mer, mais, de toute évidence, le réseau routier des grandes voies impériales passait loin des côtes, ne marquant aucun intérêt pour le littoral¹¹, si l'on veut bien excepter le problème toujours controversé de *Tannum* et de *Novioregum*¹².

Or la découverte de Bellivet prouve que la sollicitude de l'administration impériale s'adressait également à cette région littorale. Mais il faudrait établir précisément l'itinéraire suivi par la route romaine que notre document révèle. Nous l'avons dit, il y a tout lieu de

11 Sur le réseau routier de l'Antiquité dans cette région, voir notamment : A.-F. LACURIE, *Notice sur le pays des Santones à l'époque gallo-romaine*, Saintes, 1844, p. 32 ; P. et P. BURGAUD, *La Vallée, essai d'analyse d'un terroir rural en Saintonge*, dans *Roccafortis*, 2^e sér. I, 1958-1964, p. 98-103 ; M. CLOUET, *Notes sur les voies romaines parlant de Mediolanum Santonum (Saintes)*, dans *Rev. générale du Centre-Ouest*, 36, 1934, p. 212-215 ; C. GABET, *L'habitat rural gallo-romain entre la basse Charente et la Seudre*, dans *Celticum IX*, 1963, p. 240. J. DASSIÉ, *Archéologie aérienne en Charente-Maritime*, dans *Rev. archéol.*, 1977, p. 283-306 (en collaboration avec R. Chevallier, P. Delauné, M. Guy, A. Kermorvant) ; conclusions reprises par J. DASSIÉ, *Manuel d'archéologie aérienne*, Paris, 1978, p. 181-186. L. MAURIN, *op. cit.*, p. 299-306.

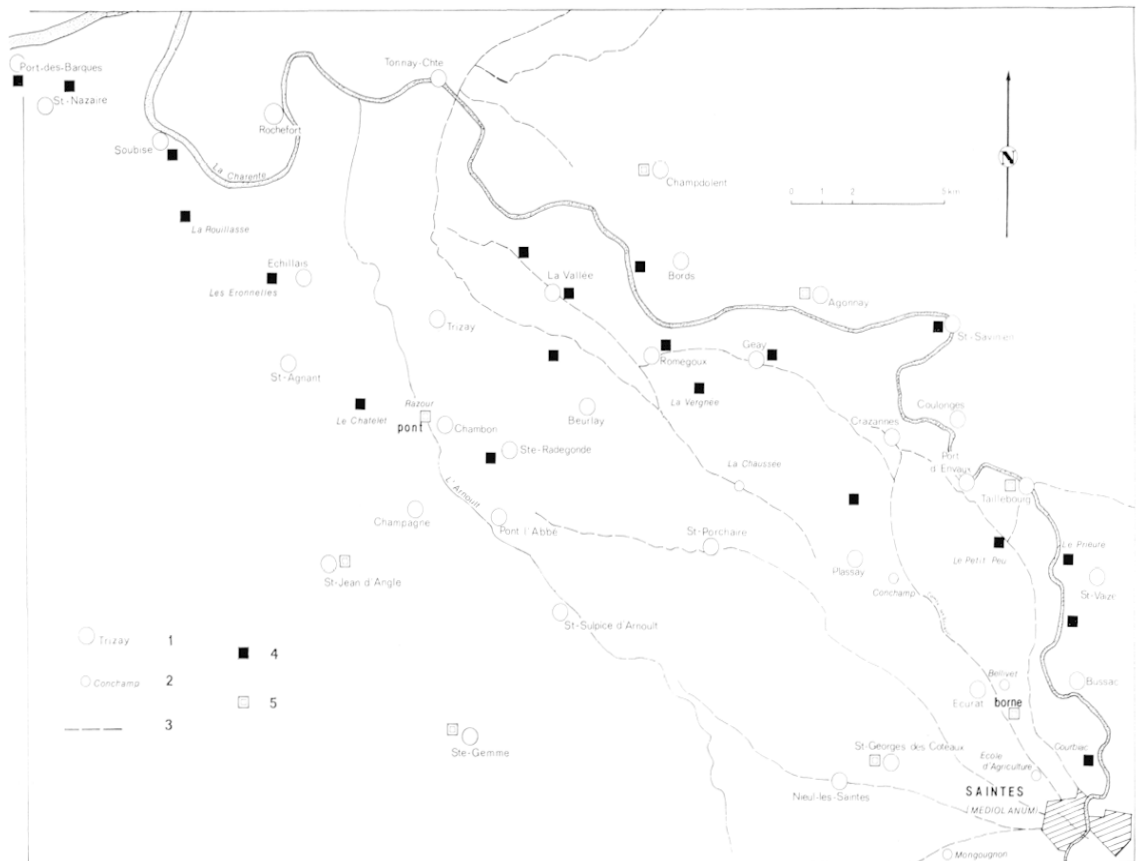
12 Sur cette question, voir surtout G. JULIAN, *op. cit.*, p. 226-232.

5 Situation de la borne par rapport à *Mediolanum* :

1, commune ; 2, lieux-dits ; 3, vestiges de l'époque gallo-romaine ; 4, voies romaines assurées ; 5, voies anciennes.

supposer que la borne se trouvait quasiment en place avant son exhumation en 1956. Cependant les travaux des viographes saintongeais proposent plusieurs solutions pour relier *Mediolanum* à cette partie nord-ouest de la cité des Santons. Une voie romaine, et même une série de voies ont été décelées ou supposées dans la région de la basse Charente¹³. Des témoignages assurés sur la géographie routière ancienne de cette contrée sont réunis sur la figure 6. L'accumulation et la distribution des habitats antiques reconstruit démontre sans contester la présence d'un réseau routier, mais l'écheveau des voies anciennes, qui ne sont pas forcément gallo-romaines, proposé par l'interprétation aérienne de la carte au 1/50.000^e (donnée ici par J. Soyer), rend les tracés incertains, comme on le constate.

13 F. EYGUN, *Informations archéologiques*, dans *Gallia*, XIX, 1961, p. 424-426, et les études citées n. 11.



6 La trouvaille de Bellivet et l'occupation du sol à l'époque gallo-romaine dans la région de la Basse-Charente : 1, communes ; 2, lieux-dits ; 3, voies anciennes reconnues par la photographie aérienne ; 4, habitats d'époque gallo-romaine ; 5, autres vestiges d'époque gallo-romaine.

La borne de Bellivet pouvait se dresser : 1^o Sur une route de Saintes à Tonnay-Charente où elle traversait le fleuve, par la Combe des Devisions et Conchamps, ou bien par Port d'Envaux, puis Romegoux et La Vallée (où P. et P. Burgaud l'auraient reconnue au Gué de Port-Coutard). 2^o Sur une route de Saintes à Port-des-Barques, par Plassay, Saint-Porchaire, Pont-l'Abbé d'Arnoult, Razour (commune de Champagne). Son tracé, non attesté archéologiquement, est dénoncé ensuite par les habitats importants du Chatelet, des Eronnelles (commune de Saint-Agnant), de la Rouillasse (commune de Soubise) et de Soubise¹⁴. Ce dernier itinéraire, proposé par

C. Gabel (suivi par F. Eygün), a l'avantage d'être en outre matérialisé par un ouvrage d'art, le pont de Razour, jeté sur l'Arnoult. Ce pont de bois, ancré sur des culées de pierre, a été retiré des vases de l'Arnoult en 1960, en même temps que l'on mettait au jour un tronçon de la voie qui y accédait¹⁵. Mais l'époque, présumée antique, de ce pont, n'est pas parfaitement assurée.

Quelles que soient les incertitudes qui demeurent, un point est acquis : le gouverne-

1963, p. 240. Sur l'ensemble du Chatelet (sanctuaire ?), voir P. DAVID et C. GABET, *Le site gallo-romain du Chatelet*, Rochefort, 1973.

15 F. EYGUN, *op. cit.*, p. 425. Époque fixée par le chiffre VII gravé sur des poutres de chêne retirées de la vase et par la maçonnerie des culées.

14 Sur l'occupation du sol à l'époque gallo-romaine dans cette région, voir C. GABET, *L'habitat gallo-romain entre la Basse-Charente et la Seudre*, dans *Celticum* IX,

ment impérial s'est préoccupé, au moins depuis les dernières années du 1^{er} siècle après Jésus-Christ, de créer une voie qui desservait les régions de la basse Charente, et de veiller à son entretien. À l'existence de cette voie répondent la densité des habitats, la prospérité qui semble avoir régné dans cette contrée (que l'on songe au trésor de quelque quatre mille deniers ou doubles deniers découvert à La Rouillasse), l'importance de premier ordre de certains sites, avant tout celui du Chatelet.

Mais ces vestiges suffisent-ils à expliquer la présence d'une route impériale? La question posée par la borne de Bellivet n'est point tant celle de l'existence de la voie et de son tracé, qui reste incertain, que celle de son aboutissement qui justifiait l'attention de l'administration de l'Empire. Pouvons-nous supposer que cette route desservait un port des Santons? Pour répondre à cette question, il faudrait examiner les sites propices à l'installation d'un port, et donc connaître la configuration exacte de la côte charentaise, qui a considérablement évolué pendant les derniers millénaires¹⁶. Mis à part les affleurements calcaires de part et d'autre de l'embouchure de la Charente, la plus grande partie du rivage est constituée par des marais maritimes, héritage d'anciens golfes marins colmatés au cours de la transgression flandrienne. Pour tous les anciens historiens de la côte, la solution est simple : pour connaître la configuration du rivage romain, il suffit de suivre la limite de ces marais, donnée par le contact entre bri flandrien et calcaire : on obtient alors une côte extrêmement découpée et parsemée d'îles comme le montrait déjà Desjardins dans sa *Géographie*¹⁷. En fait, là encore nous sommes dans la plus grande perplexité, car il faut tenir compte des deux facteurs de l'évolution littorale, à savoir les variations du niveau marin et le degré de colmatage¹⁸. Les progrès

accomplis depuis les quinze dernières années par l'océanographie tendent à montrer que le niveau marin actuel a été atteint peu avant notre ère, à La Tène III (?)¹⁹, mais les opinions divergent sur le niveau marin de l'époque romaine : était-il égal ou inférieur au niveau actuel²⁰? En attendant la réponse que donneront peut-être les travaux des géologues²¹, toutes ces incertitudes démontrent qu'il est très audacieux pour l'instant de vouloir tracer une carte précise du rivage saintongeais à l'époque romaine et, partant, d'affirmer d'une façon péremptoire, que tel ou tel site était impropre ou favorable à l'implantation d'un port ou à la navigation antique.

Les sources littéraires antiques permettent-elles de situer un quelconque port santonn où aboutirait une voie Saintes-Océan? Leur

en fait bien plus limitée qu'on l'imagine : voir par exemple G. LECLER, *Évolution des côtes de la Charente-Maritime, étude morphodynamique*, Bordeaux, 1970, p. 61 Université de Bordeaux III, Institut de Géographie, dactyl. .

19 Cette datation est en particulier confirmée dans la région par la présence de nombreux sites à sel protohistoriques, les uns recouverts par le bri flandrien, les autres installés à la limite de ce bri, voire dessous. Voir les multiples travaux de C. GABET, *Le centre d'exploitation du sel de Port-Coutard*, dans *Celticum* XII, 1964, p. 231-235 ; *La transgression flandrienne en Aunis et Saintonge : nouvelles observations faites dans les marais*, dans *Actes du Congrès des Sociétés Savantes*, Tours, 1968-1970, p. 36 ; *Les variations des lignes du rivage d'Aunis et de Saintonge*, dans *Annales de la Société des Sciences naturelles de la Charente-Maritime*, V, 3, 1971, p. 109-123 ; *Le site à sel de la Pelite Aiguille*, dans *Roccafortis*, 2^e sér., III, 2, 1973 ; *Le site à sel de Brèze*, dans *Roccafortis*, 2^e sér., 8, 1976. La synthèse la plus récente sur la question de la transgression flandrienne en France est l'œuvre de M. TERS, *Les variations du niveau marin depuis 10 000 ans le long du littoral atlantique français. IX^e congrès international de l'INQUA*, dans *le Quaternaire*, 1973, p. 114-135. Elle montre que cette remontée s'est effectuée par une suite d'avancées et de retraits et non de façon continue.

20 Sur cette question, voir les travaux de C. GABET cités dans la n. précédente : il s'oppose à un bas niveau romain, alors que M. TERS, *Les lignes de rivage holocène le long de la côte atlantique française*, dans *La Préhistoire française*, Paris, 1976, p. 27-30, conclut à un niveau romain inférieur à 2 m au niveau actuel.

21 En particulier le programme international de corrélation géologique sur le niveau de la mer depuis 15 000 ans, projet NIVMER animé par P. Pirazzoli et H. Faure.

16 Cette question de la configuration des côtes antiques de la Saintonge est développée dans F. TASSAUX, *Les côtes de la cité des Santons dans l'Antiquité*, dans *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, I, 1975, p. 9-48.

17 E. DESJARDINS, *Géographie de la Gaule romaine*, t. I 1876, p. 263-278.

18 Il faut y ajouter l'érosion des pointes calcaires,

examen est en fait bien décevant²². La seule indication véritablement intéressante est donnée par Ptolémée qui énumère un certain nombre de lieux entre Gironde et Loire, avec leurs coordonnées²³. Depuis l'étude de Berthelot²⁴, nous savons que les coordonnées de Ptolémée ne peuvent être prises à la lettre, mais qu'elles doivent être corrigées en fonction d'une double source d'erreurs inhérentes à la géographie antique. En réalité, tout ce que l'on peut raisonnablement espérer de ces chiffres, c'est une estimation très approximative de la distance séparant chaque point de l'autre, mais alors leur identification éventuelle doit tenir compte des modifications subies par la côte et des conditions de la navigation antique, sur lesquelles, comme nous l'avons dit, on possède peu de certitudes. Ces données corrigées sont les suivantes :

Lieux donnés par Ptolémée	Coordonnées de Ptolémée	Calcul des distances
<i>Garouna</i>		
Port des Santons.	17° 30' 46° 30'	56 km
Cap des Santons..	16° 30' 46° 45'	39 km
<i>Kanentelos</i>	16° 30' 47° 15'	56 km
Cap des Pietons..	17° 48°	24 km
Port <i>Sikor</i>	17° 30' 48° 15'	33 km
<i>Ligeir</i>	17° 40' 48° 45'	22 km

Bien plus que la Charente, la Sèvre Niortaise (ou encore la Vie ou l'Auzance) pourraient

correspondre au *Canentelos*. Le Cap des Santons devrait se trouver quelque part sur la côte nord de l'Aunis entre La Rochelle et l'Aiguillon, ou bien à la pointe des Baleines. Quant au Port des Santons, on peut raisonnablement supposer qu'il se trouve entre Maumusson et La Rochelle. On retiendra donc de ce médiocre apport des sources littéraires antiques l'éventualité d'un port au nord ou au sud de l'embouchure de la Charente.

.*.*

On s'en rapportera donc avant tout au témoignage de l'archéologie; on l'a vu, l'embouchure de la Charente, particulièrement la rive sud, porte des traces d'occupation gallo-romaine relativement denses, d'Échillais à Port-des-Barques²⁵. Cette concentration sur une bande de calcaire assez étroite à l'entrée du seul axe véritablement important de pénétration fluviale du Centre-Ouest, conduisant à la capitale des Santons, pourrait être un indice sérieux de la présence d'un établissement portuaire dans les parages. Cette présomption se trouve renforcée par la convergence de plusieurs voies anciennes, dont l'une était une route impériale, comme nous l'indique la borne de Bellivet. Il resterait à découvrir les vestiges d'un éventuel port antique dans les parages de Soubise ou de Port-des-Barques.

Louis MAURIN et Francis TASSAUX.

²² Voir L. MAURIN, *op. cit.*, p. 271 et s.

²³ PTOLÉMÉE, II, 8, éd. MUELLER. Les différents manuscrits de Ptolémée ne concordent pas sur les coordonnées du Port et du Cap des Santons : on trouve également Port des Santons 17°30'-47°15', Cap des Santons 16°15'-45°45'. Dans d'autres manuscrits, ainsi que chez Marcién d'Héraclée, le Port des Santons n'est même pas mentionné; le Cap des Santons a alors 16°30' de longitude et 46°45' de latitude. MUELLER pense que dans le texte original de Ptolémée seul le Cap des Santons était indiqué et que le Port des Santons a été rajouté par la suite (p. 200).

²⁴ A. BERTHELOT, *La carte de la Gaule de Ptolémée*, dans *Rev. des Études anciennes*, 1933, p. 425-435; 1934, p. 293-302; sa démonstration est adoptée par L. PAPPY, *La côte atlantique de la Loire à la Gironde, l'homme et la mer*, Bordeaux, 1941, p. 142.

²⁵ On retrouve une concentration de vestiges antiques encore plus forte sur l'étroite bande calcaire entre le marais de Brouage et l'estuaire de la Sèvre, où l'on ne compte pas moins de neuf sites gallo-romains (C. GABET, *Habitat rural...*). Cette densité relativement forte contraste avec le rivage de l'Aunis. Toutefois on ne peut plus parler de désert archéologique dans cette dernière région : voir J. FLOURET et J. METAYER, *Inventaire archéologique de l'Aunis, période gallo-romaine*, dans *Revue de la Saintonge et de l'Aunis* IV, 1978, p. 69-78.

N.B. — Tous les dessins sont de Louis Maurin (fig. 1, 4, 5 et 6), et les clichés du Musée archéologique de Saintes (fig. 2 et 3).