



HAL
open science

LE SITE DE LARÇAY LA BERGERIE (INDRE-ET-LOIRE), UN TRONÇON DE LA VOIE TOURS À BOURGES PAR LA RIVE SUD DU CHER ?

Pierre Dumas-Lattaque

► **To cite this version:**

Pierre Dumas-Lattaque. LE SITE DE LARÇAY LA BERGERIE (INDRE-ET-LOIRE), UN TRONÇON DE LA VOIE TOURS À BOURGES PAR LA RIVE SUD DU CHER?. 2023. hal-04269752

HAL Id: hal-04269752

<https://hal.science/hal-04269752>

Preprint submitted on 3 Nov 2023

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.

LE SITE DE LARÇAY - LA BERGERIE (INDRE-ET-LOIRE), UN TRONÇON DE LA VOIE TOURS À BOURGES PAR LA RIVE SUD DU CHER ?

Pierre DUMAS-LATTAQUE*

Résumé *La fouille préventive, réalisée par Éveha au lieu-dit « La Bergerie » au mois de septembre 2014, a mis au jour une portion de voie antique sur une longueur d'environ 60 m ainsi que quelques vestiges annexes, essentiellement des fossés. La localisation particulière de la fouille, au niveau d'une rupture de pente, a permis d'étudier les différents modes de construction utilisés par les constructeurs antiques pour franchir cet obstacle.*

Dans son mémoire de maîtrise (1972), S. Livernet fait passer la voie antique reliant Tours à Bourges par la rive sud du Cher sur le plateau de Larçay et Saint-Avertin ce qui pourrait correspondre au segment étudié. Cependant, la fouille du tronçon de La Bergerie et une relecture de son mémoire permettent de remettre en cause une partie des conclusions de cette étude.

Mots-clés *Voie, Antiquité, tracé routier, limites parcellaires, milieu rural*

Abstract *The excavation, conducted by Éveha at a place called "La Bergerie" in September 2014, has identified an antique road on a section of about 60 m and some appendices remains essentially ditches. The particular location of the excavation, at a break in slope, was used to study the various methods of construction used by builders to overcome this obstacle. In his thesis (1972), S. Livernet passed the antique road between Tours and Bourges by the south bank of the Cher by the tray, and would tie our section to this axis. However, the excavation of the stretch of La Bergerie and a rereading of his memory can challenge some of the conclusions to which it arrives.*

Keywords *Road, Antiquity, rural environment*

*Archéologue – Responsable d'opération
Bureau d'Études Éveha
31, rue de Soyouz
87068 Limoges Cedex

La fouille préventive, réalisée par Éveha au lieu-dit « La Bergerie » à Larçay (Indre-et-Loire) au mois de septembre 2014, a mis au jour une portion de voie antique ainsi que quelques vestiges annexes, essentiellement des fossés, dont nous ne développerons pas la présentation dans cet article (se reporter au RFO : Dumas-Lattaque 2015).

La voie a été dégagée sur une longueur de 60 m et l'étude de sa stratigraphie a permis de montrer une organisation assez simple sans modification profonde entre sa construction et son abandon (Fig. 1 et 2). Contrairement à de nombreuses autres voies connues en milieu rural (Chevallier 1997 : 111), celle de La Bergerie est plutôt bien datée. La céramique découverte dans la bande de roulement de la voie date sa construction lors de la première moitié du I^e s. ap. J.-C. tandis que les monnaies mises au jour dans le niveau d'abandon indiquent une dernière utilisation vers la fin du III^e et le IV^e s. ap. J.-C.

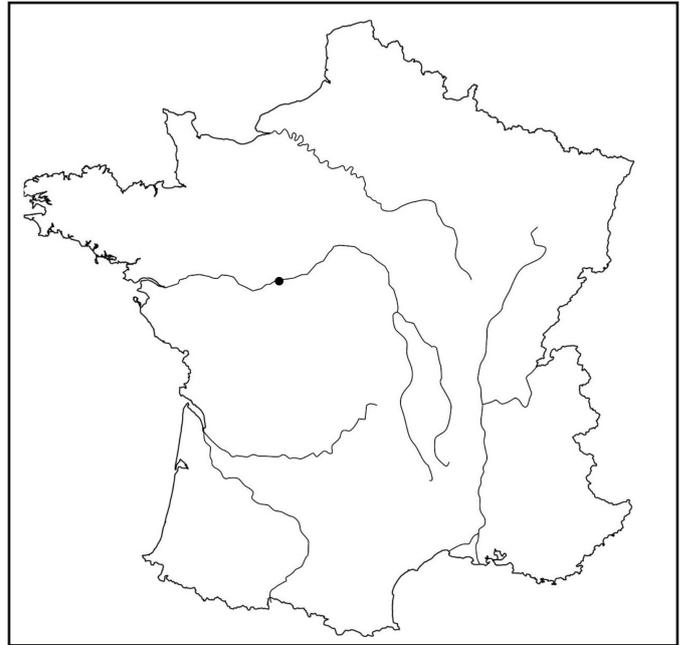


Fig. 1 *Vue générale de la voie depuis le bas de la pente (vers l'ouest). Cliché : HDPictures*

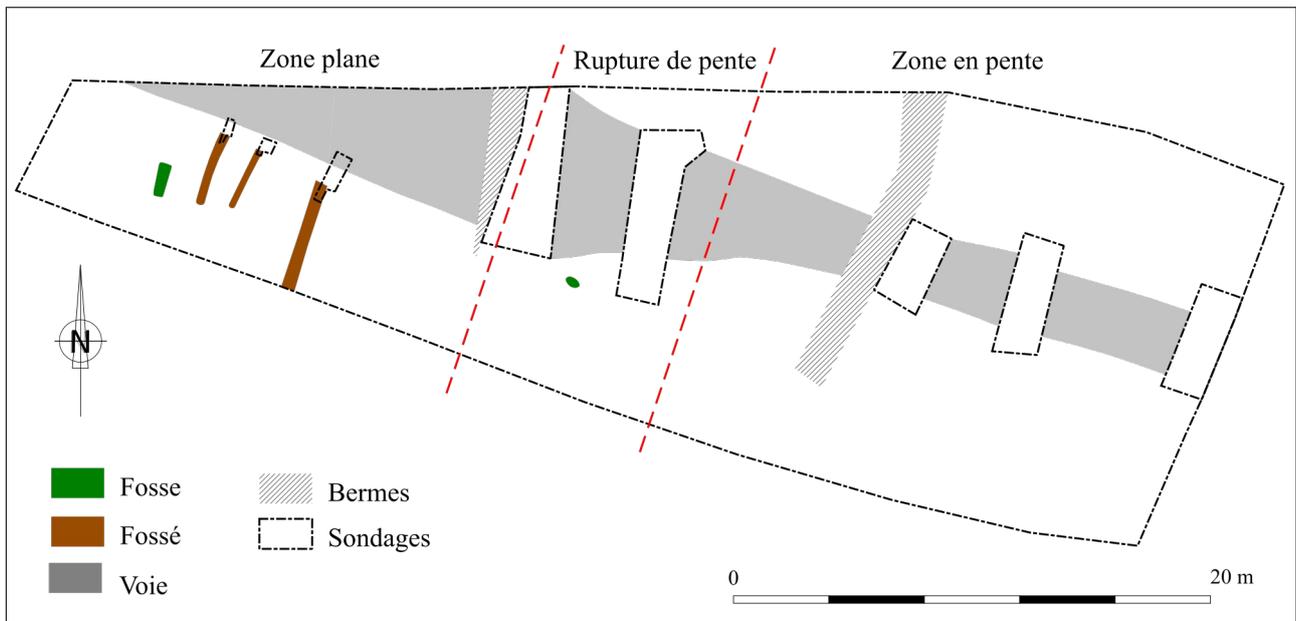


Fig. 2 Plan général des vestiges. DAO : S. Hutson et P. Dumas-Lattaque

1. Une voie dans la pente

L'étude de cette voie revêt un intérêt particulier car le site se trouve dans une zone à la topographie contrastée, ce qui permet de percevoir l'adaptation des modes de construction aux contraintes du terrain différentes dans la pente, sur le plateau et à la rupture de pente.

Le tronçon situé dans la pente prend la forme d'une voie en cavée divisée en deux parties (Fig. 3 et 5). D'une part, une bande empierrée plane surélevée, au sud, interprétée comme une zone de circulation pour les piétons et, d'autre part un chemin creux, au nord destiné au passage de chariots comme le montrent les traces d'ornières observées sur certaines coupes. La voie est construite de manière classique pour l'époque antique, mais plus simplement que les voies de grands passages (Chevallier 1997 : 108-118). Elle consiste en un creusement en forme de cavée dont le fond est tapissé de pierres locales. Dans la partie en pente, la voie mesure entre 1,50 et 1,60 m de large et son pendage atteint quasiment 6 %, chiffre raisonnable si l'on considère qu'elle pouvait aller jusqu'à 15 % sur certaines voies (Chevallier 1997 : 108). On notera que le radier de pierres, qui mesure 8 cm d'épaisseur en moyenne, est moins dense que sur la partie plane, cet appauvrissement pouvant

être dû à sa position dans la pente sujette à une plus forte érosion en raison du passage des chariots et des intempéries. En effet, le poids des chariots montant la pente facilite le déchaussement des pierres de la voie par la pression qu'ils exercent ; ce phénomène est renforcé en cas d'intempéries qui détrempe le sol, les pierres étant moins bien tenues par le sédiment. On remarquera l'absence de fossé bordier qui a pu amplifier le phénomène puisque l'eau n'était pas canalisée hors de la voie.

La partie de la voie située sur le plateau présente une architecture classique de voie en zone quasi-plane (2,5 % de dénivelé). Le substrat ne semble pas avoir été entaillé, les constructeurs se contentant d'amener un lit de pierres et de terres cuites architecturales pour réaliser la chaussée empierrée sur une épaisseur d'environ 15 cm. Contrairement au secteur de la voie située dans la pente, un surcreusement, visible en partie sud de la voie, pourrait faire office de fossé bordier. Quelques ornières témoignant du passage de chariots sont visibles mais il n'est pas possible de déterminer un entraxe, une partie de la voie se situant sous la berme (Fig. 4). Une autre différence est qu'il ne semble pas y avoir de séparation claire entre une partie piétonne et une partie réservée aux attelages. Cependant, la voie n'a pas pu être dégagée en totalité



Fig. 3 Coupe de la voie dans la pente (vers l'ouest). Cliché : P. Dumas-Lattaque



Fig. 4 Vue en plan de la voie sur la partie plane avec les traces d'ornières. Cliché : T. Vernat

puisque'elle s'étend en dehors de la zone prescrite, nous ne connaissons donc pas sa largeur exacte ainsi que les éventuels aménagements destinés aux piétons.

La zone située à la rupture de pente est aménagée de façon différente sans que l'on sache si cela est dû à la configuration du terrain ou si cela est fortuit (Fig. 5). À cet endroit, on remarque en effet un élargissement de la voie qui pourrait s'expliquer par deux phénomènes différents. Le premier est celui d'un décalage chronologique : au moment de sa création, la voie emprunte un premier tracé au sud qui est abandonné dans un deuxième temps au profit d'un tracé plus au nord. La relation stratigraphique montrant l'antériorité du tracé sud par rapport au tracé nord pourrait valider

cette hypothèse, cependant les couches composant les deux structures présentent des comblements similaires et la distinction perçue est ténue. On ajoutera qu'aucune datation précise n'a été donnée par le mobilier. Le second phénomène est celui de deux tronçons qui ont fonctionné en même temps. Dans ce cas, l'architecture particulière de la voie serait due à la volonté d'aménager un passage délicat (le sommet de la pente) afin de le rendre plus sûr. Il est possible que l'élargissement de la voie ait été créé afin de permettre le croisement de chariots au passage de cette difficulté. Cependant aucun sens de circulation n'a pu être déterminé. En l'absence de datation précise des deux axes, il n'est pas possible de trancher entre ces deux hypothèses.

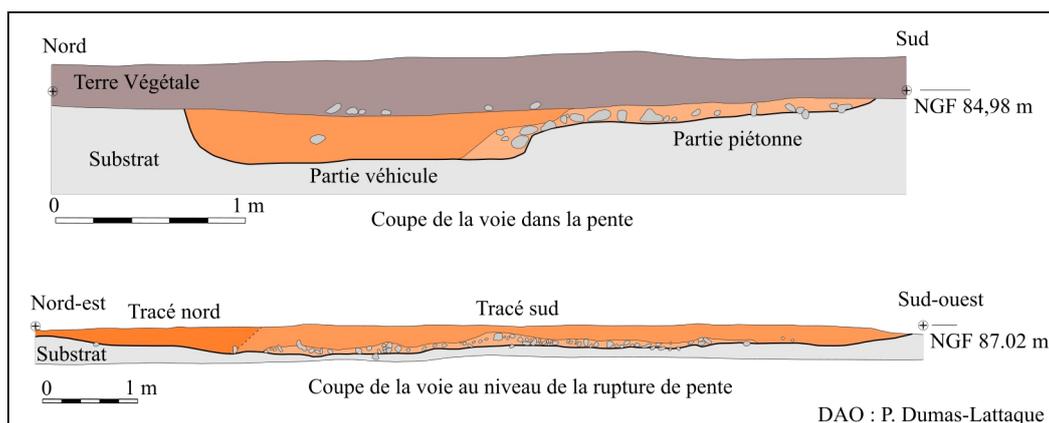


Fig. 5 Coupe de la voie dans la partie en pente et au niveau de la rupture de pente.
DAO : P. Dumas-Lattaque

L'étude du mobilier vient compléter l'étude archéologique de la voie. Le corpus de céramique comprend 459 fragments appartenant à 169 individus (NMIp). Il se compose essentiellement de céramiques de transport et de stockage (amphores originaires d'Italie thyrrhénienne, de Tarraconaise et plus rarement de Bétique et dolium de type Mougou qui représentent plus de 40 % du corpus) et de vases de cuisson et de préparation (marmite tripode en céramique commune sombre, mortier en céramique commune claire, pot en

céramique commune sombre et claire qui représentent environ 40 % du corpus). Ces céramiques sont réutilisées dans la bande de roulement probablement en raison de leurs caractéristiques techniques : épaisseur importante et résistance à la fragmentation adaptées au passage régulier des chariots (ces observations sont également valables pour la terre cuite architecturale). Cet ensemble est attribué au I^e s. ap. J.-C. et plus probablement de la première moitié du I^e s. ap. J.-C. (Arqué 2015, 82-89). L'absence de

rechapage de la voie permet d'émettre l'hypothèse d'une construction de la voie au I^e s. ap. J.-C.

Le mobilier métallique se compose majoritairement de clous de menuiserie, probablement perdus par les chariots qui utilisaient la voie. Des clous de chaussure illustrent aussi la fréquentation de cet axe de circulation. À ce mobilier résiduel, il faut ajouter quatre monnaies et un fragment de bague. On note également la présence d'un passe-guide, utilisé dans le harnachement des animaux de trait ainsi que de possibles cerclages de roue et des fragments de fer à cheval. L'ensemble de ces éléments métalliques renvoie à l'utilisation de la voie. Enfin, quelques restes artisanaux, principalement des chutes de découpe et des soies de travail suggèrent la présence d'une forge non loin du tronçon de voie étudié (Loiseau 2015, 89-92).

Les quatre monnaies découvertes dans la

couche d'abandon de la voie permettent d'établir un terminus post quem à l'Antiquité tardive. Ainsi, le lot est constitué d'un antoninien de Claude II (268-270), d'une imitation radiée de la fin du III^e siècle et de deux *nummi* de Constantin I^{er} (323-324) (Le Martret 2015, 93).

Le tronçon de voie fouillé à La Bergerie suit un tracé est-ouest qui mène, vers l'ouest, au fond d'un vallon et, vers l'est, à un plateau surplombant le Cher (Fig. 6). Cet axe de circulation s'intègre dans un contexte archéologique local déjà dense : le plateau a, en effet, livré de nombreuses occupations qui s'étendent de la période protohistorique (un enclos a été fouillé par B. Pescher en même temps que notre opération : Pescher 2016) à la fin de l'Antiquité (*castellum*). Ces différents sites devaient nécessairement être desservis par un réseau routier qui permettait de les

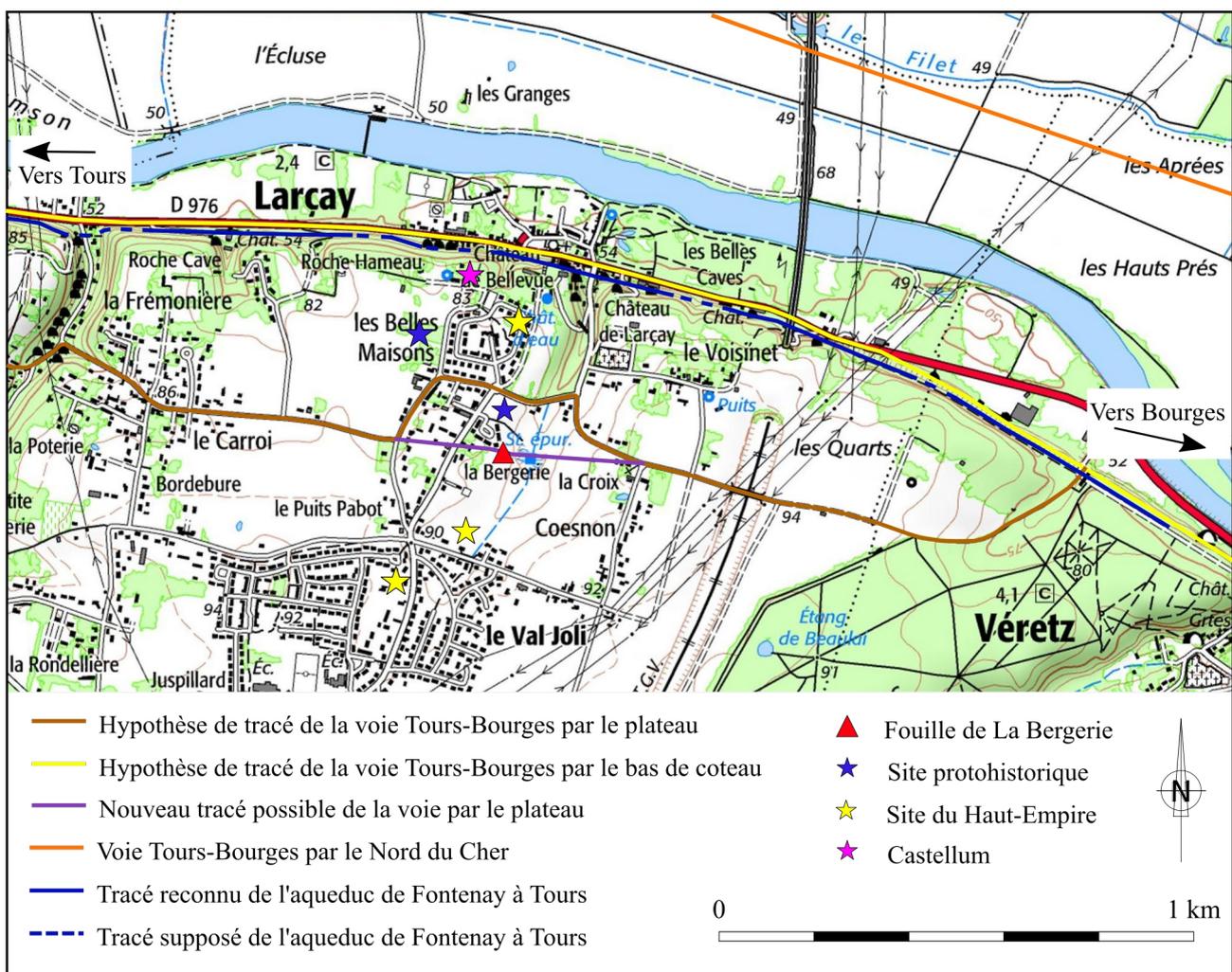


Fig. 6 La voie de Tours à Bourges et son environnement archéologique sur la commune de Larçay. DAO : P. Dumas-Lattaque

relier entre eux mais aussi à d'autres lieux d'occupations plus lointains (comme la capitale de cité Caesarodunum) et in fine au réseau d'échange global.

Les datations montrent que la voie est utilisée depuis le Haut-Empire jusqu'à l'Antiquité tardive ; la villa (en partie fouillée à l'est du *castellum*) et l'occupation antique des Réchées (diagnostiquée au sud du site) étaient donc probablement desservies par cette voie qui leur permettait d'être reliées aux réseaux commerciaux de la cité, ce qui était indispensable économiquement, notamment pour la villa dont l'exportation de denrées était la principale activité. Pour l'Antiquité tardive, la voie était certainement utilisée par les troupes stationnées au *castellum* pour lesquelles il était important de pouvoir se déplacer rapidement pour intervenir en cas d'incident sur le territoire environnant.

2. La voie antique Tours-Bourges

Le tracé de la voie antique reliant Tours

(Caesarodunum) à Bourges (Avaricum) par la rive gauche du Cher a été étudié par Sylvain Livernet dans le cadre de sa maîtrise (Livernet 1972). Dans son étude, il propose un itinéraire passant à proximité du tronçon fouillé à Larçay. La voie, en provenance de Tours et une fois passée le Cher au niveau de Saint-Avertin, monterait directement sur le plateau par l'actuelle rue Saint-Michel, puis se poursuivrait par la rue de Cangé sur la commune de Saint-Avertin (Fig. 7). Passée sur la commune de Larçay, la voie suivrait le tracé de l'actuelle rue des Grands Champs au bout de laquelle elle bifurquerait vers le *castellum* jusqu'au lieu-dit « les Belles Maisons ». À ce niveau, elle tournerait à droite pour emprunter l'actuelle rue du Castellum et remonter le vallon par la rue de la Croix, puis le chemin des Quarts jusqu'à arriver à la forêt du domaine du château de Veretz. Elle longerait ensuite le domaine vers le nord jusqu'au coteau qu'elle descendrait au niveau d'un vallon pour atteindre le bord du Cher. À partir de ce point, la voie longerait le Cher jusqu'à Faverolles (Fig. 6).

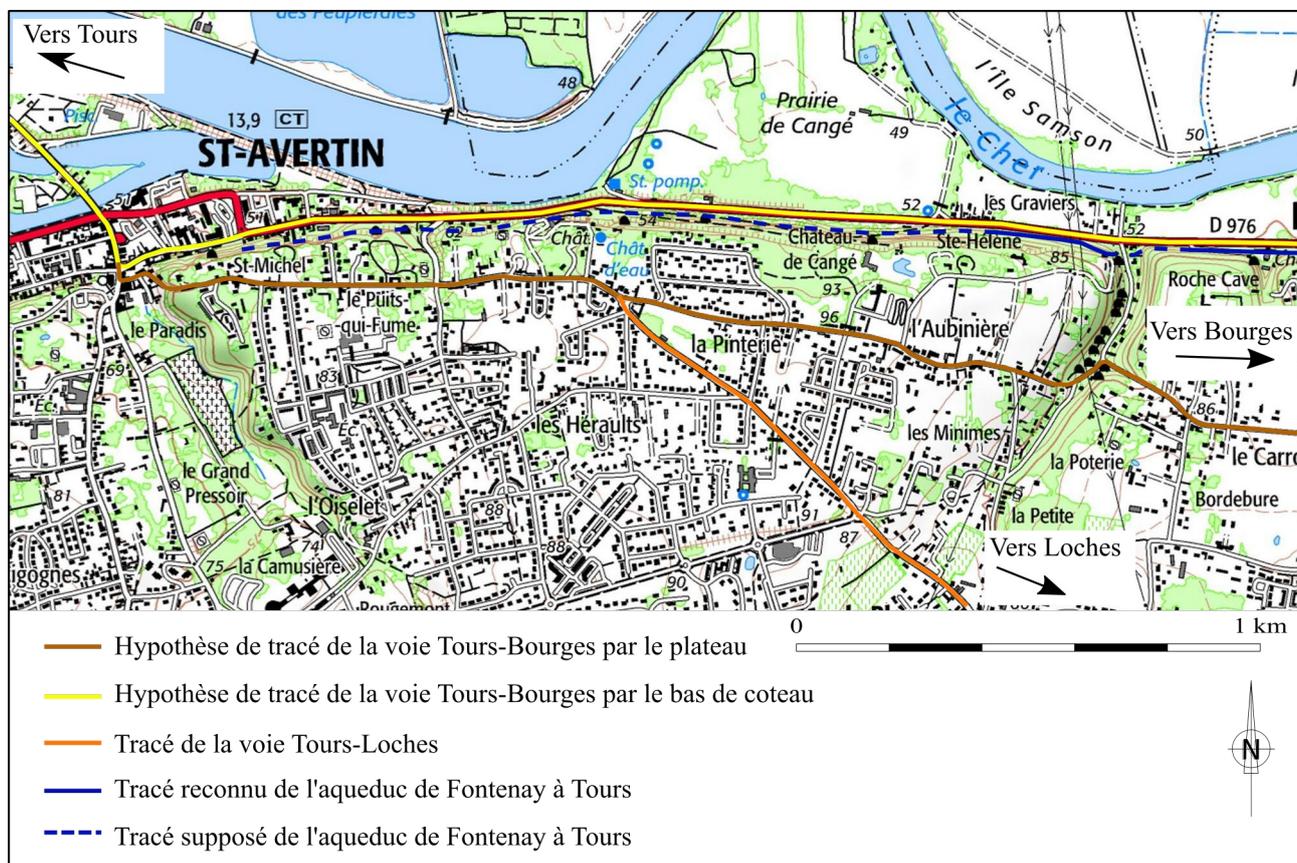


Fig. 7 La voie de Tours à Bourges sur la commune de Saint-Avertin.
DAO : P. Dumas-Lattaque

a) Les arguments qui excluent un tracé le long du Cher selon S. Livernet

Les arguments avancés par S. Livernet pour faire passer la voie sur le plateau, et non au bord du Cher dans la continuité du tracé entre Faverolles et Veretz, sont de plusieurs sortes (Livernet 1972 : 39). L'auteur s'appuie tout d'abord sur l'étude du parcellaire en partant du postulat que, suite à la création de la voie antique, les parcelles se sont alignées sur cet axe perpendiculairement de part et d'autre, de sorte que tout chemin recoupant le parcellaire est forcément postérieur à la mise en place du parcellaire (« Il est bien connu que lors de la création du parcellaire, on ordonna les champs perpendiculairement de part et d'autre de la voie (dans la pratique romaine, les grandes routes servaient de bases au cadastre) [...] Ainsi, les chemins qui recoupent les champs sont postérieurs à l'établissement des parcelles et ne peuvent être anciens » Livernet 1972 : 39). C'est en utilisant ce principe qu'il réfute le caractère ancien de la voie longeant le Cher, au prétexte que celle-ci coupe des parcelles sur les communes de Larçay et Saint-Avertin (Livernet 1972 : 40). Bien que le postulat de départ soit pertinent (à leurs créations, les parcelles s'alignent sur le réseau routier), cet argument souffre de plusieurs contradictions.

Tout d'abord, S. Livernet utilise le cadastre napoléonien de 1808 pour réaliser son étude sans qu'il soit possible d'affirmer que le parcellaire antique ait été conservé à l'identique jusqu'à la période moderne. Sans parler des aléas anthropiques auxquels il est soumis (changement de propriétaire, remembrement, etc.), la seule proximité avec le Cher a pu modifier le parcellaire au fil du temps. Les bords de la rivière sont en effet sujets à des épisodes naturels comme les inondations et l'érosion des berges pouvant modifier la physionomie du terrain et donc les bornages de ces derniers.

La deuxième remarque concerne les parcelles que l'auteur cible (n°92 à 95 et 144 à 147 pour Larçay et n°91 à 110 pour Saint-Avertin) comme ayant été recoupées par le chemin de bas de coteau, anciennement NP79 et actuellement la route RD976, et qui empêcherait de faire de cet axe un itinéraire

antique. Si on les regarde en détail, des contre-arguments peuvent être apportés pour chacune d'elles. Les parcelles 92 à 95 de Larçay, par exemple (Fig. 8), ne semblent pas coupées par la route puisqu'elles ne continuent pas de l'autre côté, leur localisation à proximité du bourg et des maisons ainsi que leur étroitesse correspondraient plutôt à des jardins en lien avec l'habitat. Les parcelles 144 à 147, quant à elles, ne semblent pas non plus coupées par la route mais plutôt la longer ; les parcelles, tout en longueur, feraient plutôt penser à un ancien tracé de la route qui aurait été « privatisé » au fil du temps. Sur la commune de Saint-Avertin, on constate qu'effectivement, les parcelles n°91 à 110 semblent coupées par la route, qui serait donc plus récente (Fig. 9). Cependant, il faut noter la présence de deux parcelles tout en longueur (83 et 112) dans l'alignement et de part et d'autre des parcelles ciblées qui, comme pour Larçay, pourraient être l'empreinte d'un ancien tracé de la route. Il ne s'agirait donc plus d'une nouvelle route venant couper des parcelles existantes mais d'un remembrement des parcelles suite à une modification du tracé de la voie. Enfin, on remarquera qu'à l'inverse, certaines parcelles sont alignées sur la route, notamment à la sortie ouest de Larçay (1196 à 1206) et sur le tracé en général, ce qui, si l'on suit le raisonnement de S. Livernet, impliquerait que la voie est plus ancienne que le parcellaire et donc potentiellement antique.

Le deuxième argument utilisé par S. Livernet pour privilégier le tracé par le plateau est l'abandon, au cours du XVIII^e s., de la voie longeant le Cher en raison de la fréquence des inondations qui engendra la construction d'une rampe au lieu-dit « les Belles Caves » par le Duc d'Aiguillon pour rejoindre le plateau (Livernet 1972 : 39). Là encore, l'argument peut être renversé : si, au XVIII^e s., la voie du plateau est privilégiée à celle longeant le Cher, c'est donc qu'il existait bel et bien jusqu'à cette date une voie passant en bas du coteau. De plus, cette rampe, qui doit correspondre au numéro 148 du cadastre napoléonien, est située quasiment au niveau du bourg de Larçay, soit bien avant le domaine du Château de Veretz où S. Livernet fait redescendre la voie du plateau.

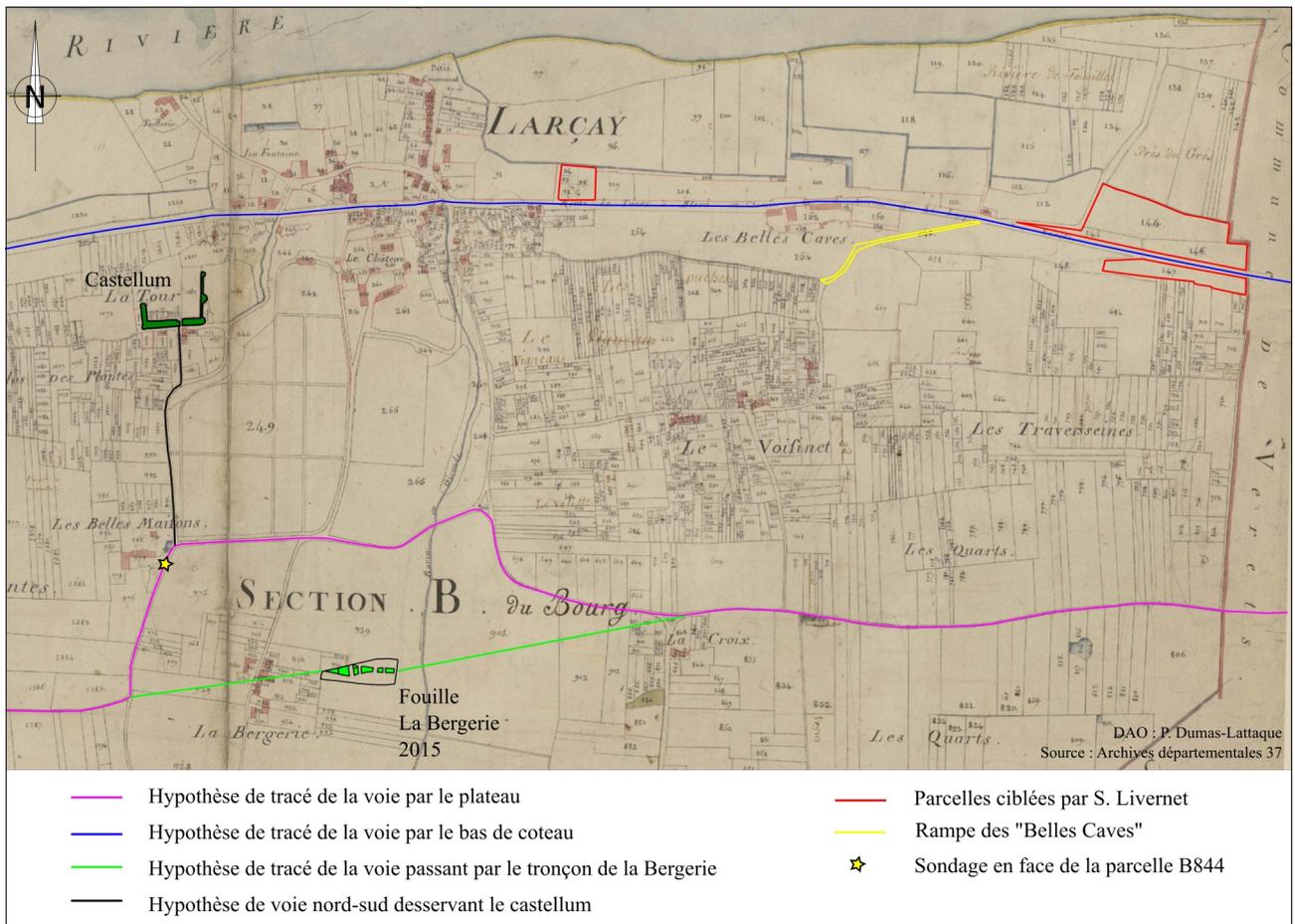


Fig. 8 La voie de Tours à Bourges sur le cadastre napoléonien de la commune de Larçay. DAO : P. Dumas-Lattaque

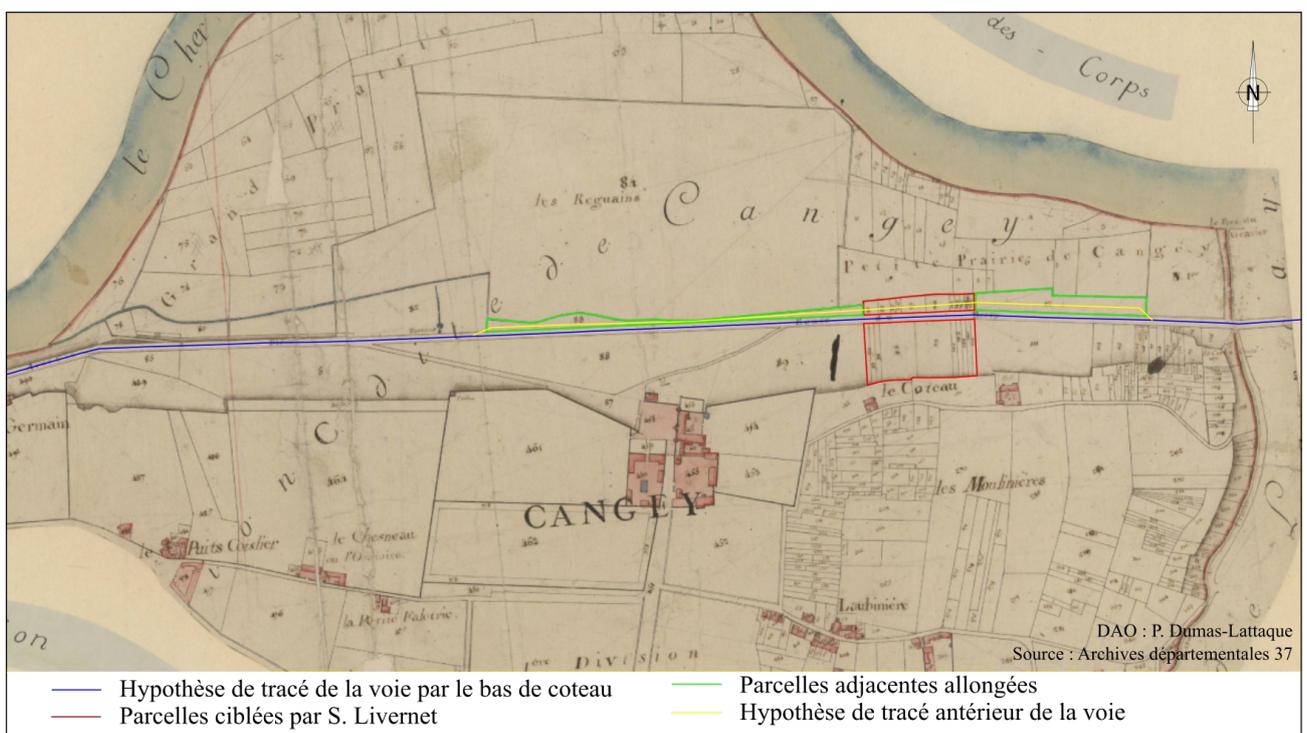


Fig. 9 La voie de Tours à Bourges sur le cadastre napoléonien de la commune de Saint-Avertin. DAO : P. Dumas-Lattaque

Le troisième argument concerne l'aqueduc de Fontenay qui passe en bas du coteau (Fig. 6 et 7). S. Livernet justifie, sur une partie du parcours, le passage de la voie le long du Cher par un tracé parallèle avec l'aqueduc, phénomène déjà observé sur d'autres voies (Chevallier 1997 : 292). Mais il n'utilise cet argument que pour la partie entre Véretz et Bléré. Or, le tracé de l'aqueduc entre Véretz et Saint-Avertin, bien connu, se poursuit au pied du coteau (Driard 2004). Il semblerait donc logique que la voie se poursuive en ligne droite au pied du coteau, sous l'actuelle route départementale.

b) Les arguments en faveur d'un passage sur le plateau selon S. Livernet

Pour affirmer un passage sur le plateau de la voie, S. Livernet s'appuie essentiellement sur les arguments précédents pour exclure un passage en bas de coteau mais il avance tout de même des éléments spécifiques. Selon l'auteur, la plupart des historiens (et lui-même) font passer la voie antique Tours-Bourges, sur la commune de Saint-Avertin, par le même itinéraire que la voie desservant Loches jusqu'au croisement du « Puits Coislier ». Aucun argument n'est avancé pour justifier cette hypothèse excepté la rectitude du tracé. La montée de la rue Saint-Michel, où la falaise est entaillée, est la seule intervention humaine visible mais elle n'est pas datable. Le reste du tracé, notamment sur la commune de Larçay, repose sur l'alignement de rues et chemins visibles sur le cadastre napoléonien. Le seul vestige recensé est un sondage réalisé en face de la parcelle B844 à Larçay (Fig. 8) dont la coupe a montré la présence d'une couche empierrée avec de la terre cuite architecturale (Livernet 1972 : 46).

En conclusion, les arguments avancés par S. Livernet pour exclure un tracé par le bas de coteau au profit d'un tracé par le plateau ne semblent pas probants, et, inversement, les arguments avancés pour justifier un tracé par le plateau, bien que ténus, ne suffisent pas pour écarter totalement cette hypothèse.

c) Lien de la voie Tours-Bourges avec le tronçon de La Bergerie

Si l'on replace la fouille de La Bergerie dans ce contexte, cette dernière amène une preuve tangible qu'il existe bel et bien un axe de circulation antique sur le plateau. L'étude du tronçon fouillé permet de préciser le tracé de cette voie au franchissement du vallon de Larçay. En effet, S. Livernet supposait qu'elle marquait un coude pour passer à proximité du *castellum* en empruntant la rue du Castellum et en remontant par la rue de la Croix. Or, il semble, si l'on extrapole le tracé reconnu à La Bergerie, que la voie optait pour un tracé plus rectiligne, suivant une ligne droite de la rue des Grands Champs au chemin des Quarts (Fig. 6 et 8). La section de voie observée dans la coupe en face de la parcelle B844 pourrait, quant à elle, appartenir à la voie desservant le *castellum*.

Si la présence d'un axe antique sur le plateau est donc attestée, s'agit-il pour autant de la voie Tours-Bourges ? Si l'on compare notre tronçon avec les autres sondages réalisés sur la voie Tours-Bourges, on note tout d'abord une grande hétérogénéité dans la construction : radier et bande de roulement à Athée-sur-Cher (Livernet 1972 : pl.75), radier faiblement empierré surmonté de sable tassé à Bléré « Fontenay » (Livernet 1972 : pl.75) ou encore bande de roulement empierrée surmontée de terre grisâtre à Bléré « Saint-Julien » ou à Francueil « Coulommiers » (Livernet 1972 : 78-79), ce dernier mode de construction étant comparable à notre tronçon (Fig. 10). La largeur de la voie varie entre 1,10 et 2,20 m (Livernet 1972 : 95) ce qui est cohérent avec les largeurs relevées à Larçay. Enfin, il semble que la voie ne soit pas toujours accompagnée de fossés bordiers comme le montre la coupe réalisée à Francueil « Coulommiers » (Livernet 1972 : planche 81) et il s'agit là encore d'un point commun avec la voie de Larçay. De nombreuses similitudes existent donc entre les tronçons connus de la voie Tours-Bourges et celui de Larçay, favorisant un rattachement de cette dernière à cet axe.

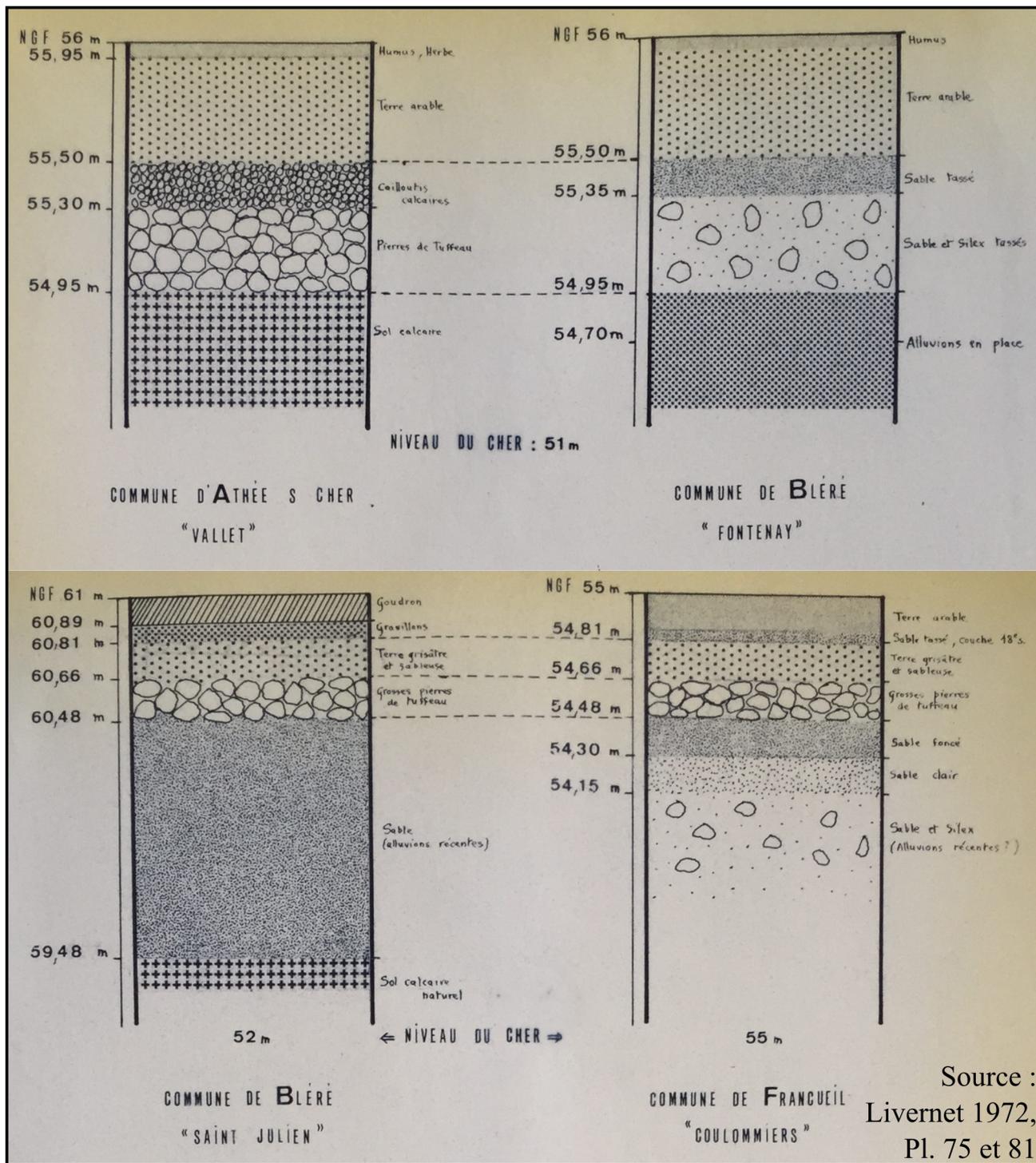


Fig. 10 Coupes stratigraphiques de différents sondages réalisés dans la voie Tours-Bourges.
Source : S. Livernet

Il reste tout de même le problème du tracé et de l'éventuelle montée sur le plateau. Selon S. Livernet, la voie Tours-Bourges par le sud du Cher suit ce cours d'eau au pied du coteau sur la majeure partie de son tracé (entre Faverolles et Bléré) puis franchirait le coteau afin de monter sur le plateau pour en redescendre quelques kilomètres plus loin. Nonobstant le fait que les voies antiques ont tendance à éviter les franchissements accidentés (Chevallier 1997 : 108), l'axe marquerait, au niveau de Veretz, une inflexion à 90° pour monter sur le plateau par une pente relativement importante (11%) au lieu de continuer sur un terrain plat jusqu'au franchissement du Cher au niveau de Saint-Avertin. L'absence de témoins archéologiques du passage de la voie en bas du coteau ne permet cependant pas d'exclure son existence en parallèle d'un passage par le plateau où la fouille de Larçay a montré la présence d'un axe de circulation antique.

Si l'utilité de cet axe n'est pas à démontrer puisqu'il existe une occupation dense du plateau qu'il fallait desservir, sommes-nous pour autant en présence de l'axe principal de la voie Tours-Bourges ou plutôt d'un axe secondaire desservant les sites du plateau et pouvant être utilisé ponctuellement en cas de fortes inondations de la voie en bas de coteaux ? La réponse à cette question pourrait être apportée par une étude documentaire approfondie pour les époques médiévale et moderne qui nous fournirait peut-être des éléments d'explications sur des phénomènes particuliers tels la courbe de la forêt domaniale de Veretz interprétée comme la trace du passage de la voie par S. Livernet ou encore sur la persistance des limites parcellaires dans le temps. Des observations archéologiques sous la route départementale actuelle à l'occasion de travaux pourraient également permettre de vérifier la présence d'une voie antique passant le long du Cher.

Conclusion

La fouille de La Bergerie a permis de mettre au jour un tronçon d'une voie antique parcourant le plateau surplombant le Cher au niveau de la commune de Larçay et de valider l'hypothèse d'un itinéraire passant par le plateau. Comme on a pu le voir, l'existence d'un second tracé contemporain, le long du Cher, ne peut pas être exclue, l'absence de fouille ne permettant ni de valider ni d'infirmer cette hypothèse. L'identification de l'axe de circulation du plateau comme la voie Tours-Bourges par la rive sud du Cher serait donc aujourd'hui encore prématurée, l'hypothèse d'une voie passant en bas du coteau ne pouvant être exclue. Une hypothèse ne devant pas nécessairement prendre le pas sur l'autre, on pourrait également imaginer deux itinéraires parallèles, la voie du plateau desservant les sites du plateau et pouvant servir d'itinéraire secondaire en cas d'inondation de la voie principale longeant le Cher, plus directe et moins accidentée.

Bibliographie

Arqué 2015

Arqué M.-C. - « Étude de la céramique antique » in Dumas-Lattaque P. - *Larçay (37), «La Bergerie», Un tronçon de la voie antique Tours-Bourges par le sud du Cher ?*, Rapport final d'opération archéologique (fouille préventive), Éveha – Études et valorisations archéologiques (Limoges, F), 1 vol., SRA Centre, 124 p.

Chevallier 1997

Chevallier R. - *Les Voies romaines*, Picard, Paris, 344 p.

Driard 2004

Driard C. - *Recherches sur l'alimentation en eau de Caesarodunum : l'aqueduc du Cher*, mémoire de maîtrise, université François Rabelais, Tours, 109 p.

Dumas-Lattaque 2015

Dumas-Lattaque P. - *Larçay (37), «La Bergerie», Un tronçon de la voie antique Tours-Bourges par le sud du Cher ?*, Rapport final d'opération archéologique (fouille préventive), Éveha – Études et valorisations archéologiques (Limoges, F), 1 vol., SRA Centre, 124 p.

Livernet 1972

Livernet S. - *La voie antique Tours-Bourges dans la civitas (par la rive gauche du Cher jusqu'à Faverolles)*, 2 vol., université François Rabelais Tours, 188 p.

Le Martret 2015

Le Martret A. - « Étude des monnaies » in Dumas-Lattaque P. - *Larçay (37), «La Bergerie», Un tronçon de la voie antique Tours-Bourges par le sud du Cher ?*, Rapport final d'opération archéologique (fouille préventive), Éveha – Études et valorisations archéologiques (Limoges, F), 1 vol., SRA Centre, 124 p.

Loiseau 2015

Loiseau Ch. - « Le mobilier métallique » in Dumas-Lattaque P. - *Larçay (37), «La Bergerie», Un tronçon de la voie antique Tours-Bourges par le sud du Cher ?*, Rapport final d'opération archéologique (fouille préventive), Éveha – Études et valorisations archéologiques (Limoges, F), 1 vol., SRA Centre, 124 p.

Pescher 2016

Pescher B. - *Larçay (37), «La Bergerie», partie protohistorique*, Rapport final d'opération archéologique (fouille préventive), Éveha – Études et valorisations archéologiques (Limoges, F), SRA Centre, 534 p.