

Les “Longs Ponts” de Losa

(The “Long bridges” of Losa)

Maurin, Bernard
Place Mirtin, 1-F
F-40160 Parentis - En - Born

BIBLID [1137-4489 (1997), 8; 245-256]

Las investigaciones llevadas a cabo desde hace unos veinte años en la región de los grandes lagos de Las Landas al sur de Arcachon, han permitido definir con precisión una parte del trazado romano litoral que unía Burdigala (Burdeos) a Aqua Tarbellicae (Dax). Las excavaciones arqueológicas sublacustres por parte del Centro de Investigación de Sanguinet (Centre de Recherches de Sanguinet - CRESS) en la mansión de Losa descubierta bajo las aguas del lago, se han centrado principalmente en la obra que permitía a la carretera antigua atravesar la “Gourgue”, río que origina el lago. Se estudiaron los vestigios de un puente. Las particulares instalaciones de los alrededores hacen pensar en los “largos puentes”, obras características para el franqueamiento de las zonas húmedas de las que hablan los autores latinos. También se realizaron excavaciones arqueológicas en un desvío de la vía y en las estructuras de un segundo puente río arriba.

Palabras Clave : Vía romana. Losa. Largos Puentes.

Landeetako aintzira handien eskualdean, Arcachonetik hegoaldera, azken hogeit urte honetan egindako ikerlanek Burdigala-tik (Bordele) Aqua Tarbellicae-ra (Akize) zihoan bide erromatarra zehaztasunez finkatzea bideratu dute. Sanguineteko Ikerketa Zentroak (Centre de Recherches de Sanguinet - CRESS) lakuko uren azpian aurkituriko Losako mansio delakoan egindako indusketa arkeologikoak, gehienbat, Gourgue ibaia zeharkatzea bideratzen zuten bidean zentratu dira. Ibai hori aintziraren iturburu da. Zubi baten aztarnak aztertu dira. Inguruko instalakuntza bereziek eremu hezeak zeharkatzeko erabiltzen ziren eta autore latinoek aipatu dituzten “zubi luzeak” dakartzate gogora. Bestalde, beste zenbait arkeologia ikerketa egin dira bidearen adar batean, bai eta ibaian gora dagoen beste zubi baten egituraren inguruan ere.

Giltz-hitzak: Bide erromatarra. Losa. Zubi luzeak.

Les recherches qui se poursuivent depuis une vingtaine d'années dans la région des grands lacs landais au sud du bassin d'Arcachon ont permis de définir avec précision une partie du tracé de la voie romaine littorale qui reliait Burdigala (Bordeaux) à Aqua tarbellicae (Dax). Les fouilles archéologiques sublacustres menées par le Centre de Recherches de Sanguinet (CRESS) sur la station routière de Losa découverte sous les eaux du lac, ont porté en particulier sur l'ouvrage qui permettait à la route antique de franchir la “Gourgue”, rivière à l'origine de la formation du lac. Les vestiges d'un pont ont été étudiés. L'aménagement particulier des abords fait penser aux “longs ponts”, ouvrages caractéristiques dans le franchissement des zones humides dont parlent des auteurs latins. Une dérivation de la voie et les structures d'un deuxième pont en amont du site ont également fait objet de fouilles.

Mots Clés: Voie romaine. Losa. Longs. Ponts.

I. LA ROUTE ANTIQUE DU LITTORAL ATLANTIQUE A TRAVERS LA REGION DES GRANDS LACS LANDAIS

A. Recherche bibliographique

Le souvenir d'une voie antique dans la région littorale aquitaine est resté très profondément ancré dans la mémoire collective. C'est ainsi qu'une carte de la Gaule antique datée de 1642 mentionne les étapes de cette voie. Il s'agit vraisemblablement de la transcription des indications de l'itinéraire d'Antonin.

Il est intéressant de constater que Boïos, Losa et Ségosa dont nous connaissons parfaitement la situation grâce aux découvertes archéologiques récentes sont effectivement placés à une longitude qui correspond sensiblement à leur réalité géographique. Nous remarquons également que, pour ce cartographe du milieu du XVII^e siècle, la formation des lacs landais était postérieure à la présence romaine puisque le seul plan d'eau signalé est le bassin d'Arcachon.

En 1723, Masse¹ décrit une tour en ruines à l'embouchure de la Leyre dont la construction est attribuée aux Anglais. Il signale à cette occasion la présence de la voie romaine: "... à quarante toises vers le nord, il y a une chaussée qui mène à Bordeaux ou aux environs; cette chaussée est ruinée et ses vestiges paraissent sur près de 5 à 6 lieues; on dit qu'elle se continuait jusqu'à Sanguinet et qu'aux environs il y avait une ville..."

Au cours du XIX^e siècle, de nombreux auteurs se préoccupent du tracé de la voie littorale. En 1802 on signale que "dans l'emplacement de l'étang de Léon se trouvait un grand chemin des Romains... encore visible dans les basses eaux". En 1810, Thore² établit le rapprochement avec un vieux chemin encore présent sur le plan cadastral de Biscarrosse et de Mimizan "le camin arriaou (ou harriaou)". L'étymologie de ce toponyme est l'occasion d'affrontements assez surprenants. En 1887, l'Abbé Départ³, curé doyen de Mimizan propose de reconnaître dans "arriaou" l'adjectif "royal". Entre 1926 et 1932 une querelle violente oppose le docteur Peyneau⁴ qui vient de terminer les fouilles de l'antique Boïos, au capitaine Saint-Jours⁵. Pour ce dernier, il ne fait pas de doute que "harriaou" provient du basque "harria" désignant la pierre et qu'il s'agit tout simplement du souvenir du matériau utilisé par les Romains pour consolider cette voie. A cette hypothèse, le docteur Peyneau oppose une objection majeure "sur le parcours de cette voie on n'a nulle part trouvé de pierres ayant appartenu à sa construction" et ce chercheur propose de voir plutôt dans harriaou le chemin du blé (du latin far, farina: farine).

En 1932, le docteur Aparisi-Serre⁶ rappelant avec une certaine ironie toutes les étymologies proposées jusque là n'hésite pas à formuler une nouvelle hypothèse. Il s'agit pour lui

1. MASSE, "Mémoire sur le Pays de Buch", (1723).

2. THORE, "Promenade sur les côtes du Golfe de Gascogne", Bordeaux, 1810.

3. ABBE DEPART, "Mimizan, notice historique", Bull. soc.de Borda, 1884, pp. 145-151 et pp. 185-200.

4. PEYNEAU, "Deuxième réponse à Mr Saint Jours", Bull. Soc. Bio. d'Arcachon, 1930, pp. 1-14.

"Troisième réponse à Mr Saint-Jours", Bull. Soc. Bio. d'Arcachon, 1930 pp. 70-75.

"Encore quelques mots sur le chemin Harriaou", Bull.Soc.de Borda, 1933 pp. 9-14.

5. B. SAINT-JOURS, "La double route romaine de Dax à Bordeaux", Bull. Soc. de Borda, 1928, pp. 3-20.

6. APARISI-SERRES, "Sur le Camin Arriaou", Bull.Soc.de Borda, 1932, 1er trim, pp. 17-31.

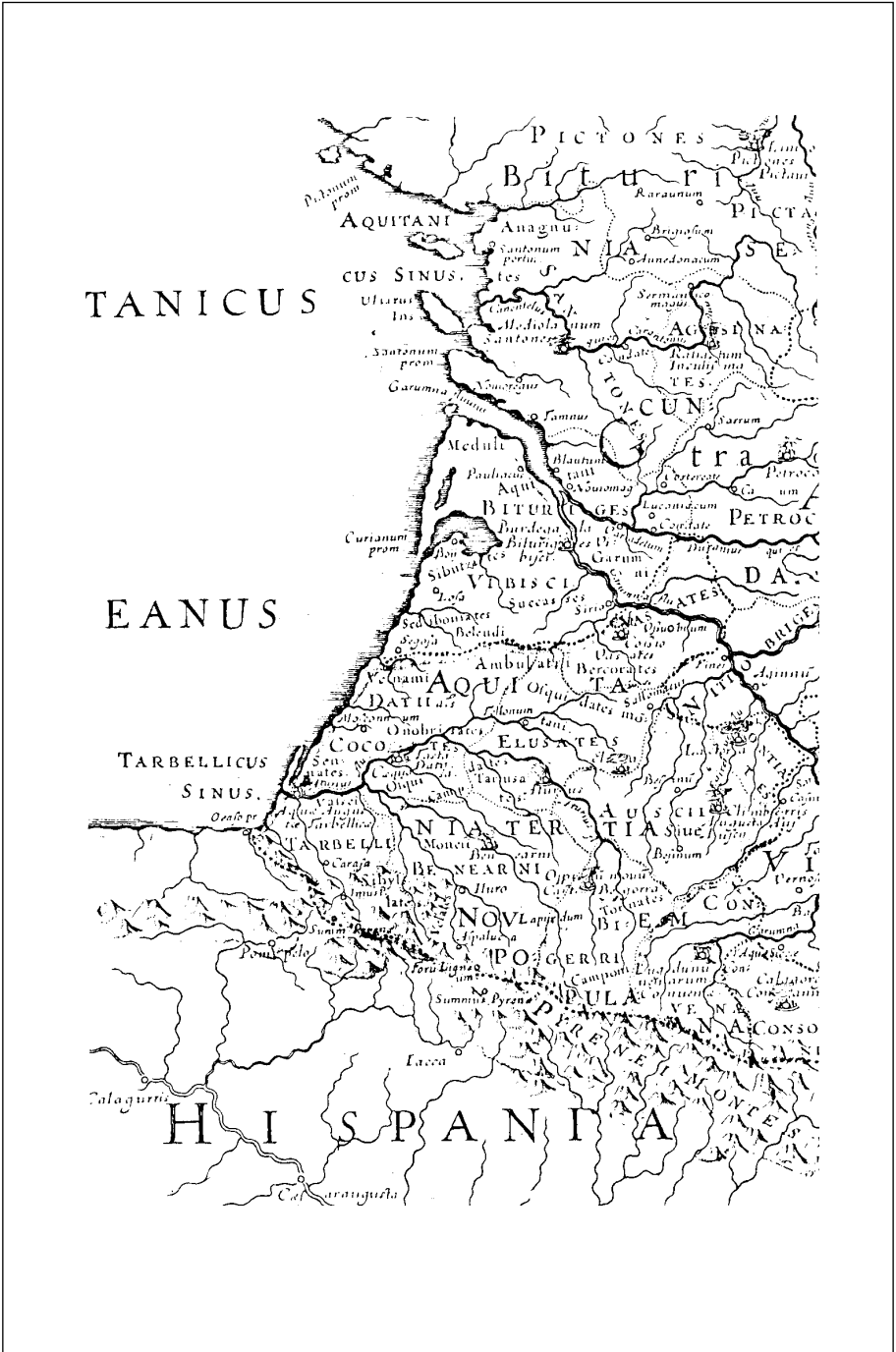


Fig. 1. Carte de 1642.

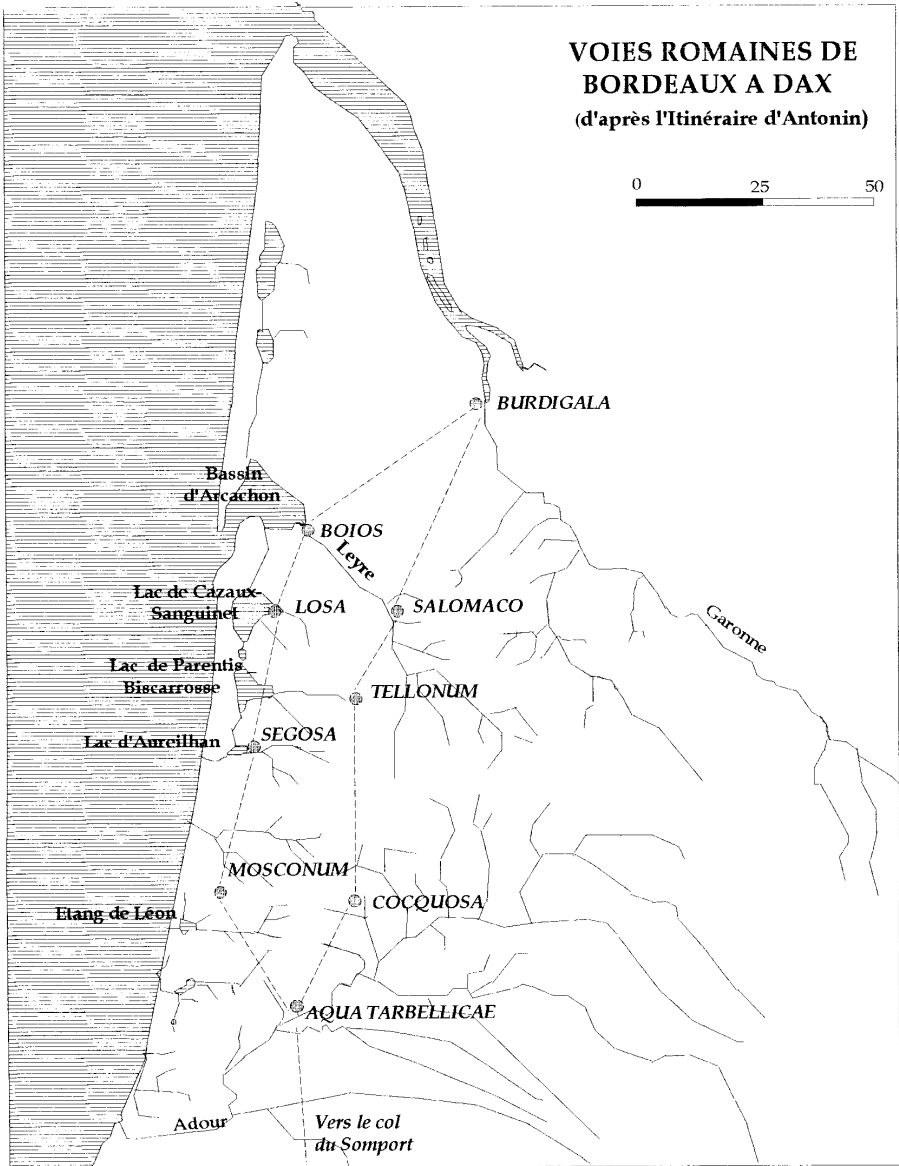


Fig. 2.. Tracé des voies romaines d'après l'Itinéraire d'Antonin.

d'un hydronyme pouvant se traduire par chemin des ruisseaux. Pourrons-nous un jour éclaircir le mystère toponymique du "camin arriaou"?

Quant aux tracés de la voie, que d'itinéraires proposés! On peut cependant remarquer une sorte de consensus quant à la situation de Losa à proximité de Sanguinet. Il est vrai que le toponyme de Louse (quartier actuel à l'est de Sanguinet) prête assez peu à équivoque.

B) Les découvertes archéologiques anciennes

Les fouilles archéologiques du docteur Peyneau⁷ marquent le point de départ d'investigations de caractère scientifique qui mettent un terme aux querelles des linguistes.

En 1965, l'abbé Boudreau⁸ du Teich s'appuyant sur des photographies aériennes découvre l'empreinte d'un tracé rectiligne "plus ancien que le quadrillage des parcelles dessiné par les pare-feu". En 1970, le professeur Richir⁹, avec une équipe de plongeurs, découvre des vestiges antiques dans le lac de Sanguinet. Il s'intéresse alors au tracé de la voie romaine entre Lamothe et Biscarrosse, à travers une nouvelle série de photos aériennes. En 1978, René Lalanne¹⁰ confirme le tracé proposé par Richir entre Lamothe et Biscarrosse et met en évidence l'emprise très importante de la voie, montrant en particulier que la levée de sable qui la constitue a une largeur moyenne de 20 mètres entre les deux fossés qui la délimitent.

En 1979, S. Barreau et J. Bourden¹¹ prolongent cette étude en décrivant la voie littorale de sa sortie du lac de Biscarrosse-Parentis jusqu'à Saint-Julien-en-Born. Il s'agit d'un tracé presque rectiligne d'environ 25km. Le point de départ est situé à l'ouest du village de Gastes. La voie se dirige jusqu'aux marais qui prolongent vers l'est l'étang d'Aureilhan. Là, son tracé disparaît complètement. Au sud de Saint-Paul-en-Born, on retrouve ce tracé décalé d'environ 500m vers l'est, mais qui reprend sa direction d'origine. La voie continue ensuite en droite ligne jusqu'à Saint-Julien-en-Born. Parfaitement visible sur les photos aériennes, la voie peut être suivie facilement sur le terrain. C'est toujours la même structure: une emprise constituée d'une levée de sable de 20m de large en moyenne, bordée de deux fossés. Les fouilles archéologiques de Saint-Paul en Born dans une région marécageuse où le tracé de la voie disparaît, ont permis de mettre au jour les vestiges d'un habitat gallo-romain correspondant, de toute évidence, à l'antique Segosa.

II. LES LONGS-PONTS DE LOSA

Les premières fouilles lacustres du lac de Sanguinet ont porté sur le village de Losa¹², station routière "l'itinéraire d'Antonin". Les aménagements découverts, occupent une petite dénivellation sur la rive gauche de la Gourgue. Le site archéologique a livré un très important mobilier permettant de définir une occupation humaine de l'époque augustéenne jusqu'à la fin du troisième siècle de notre ère.

7. PEYNEAU, "*Découvertes archéologiques en Pays de Buch*", Ed Ferret, T2, 1926.

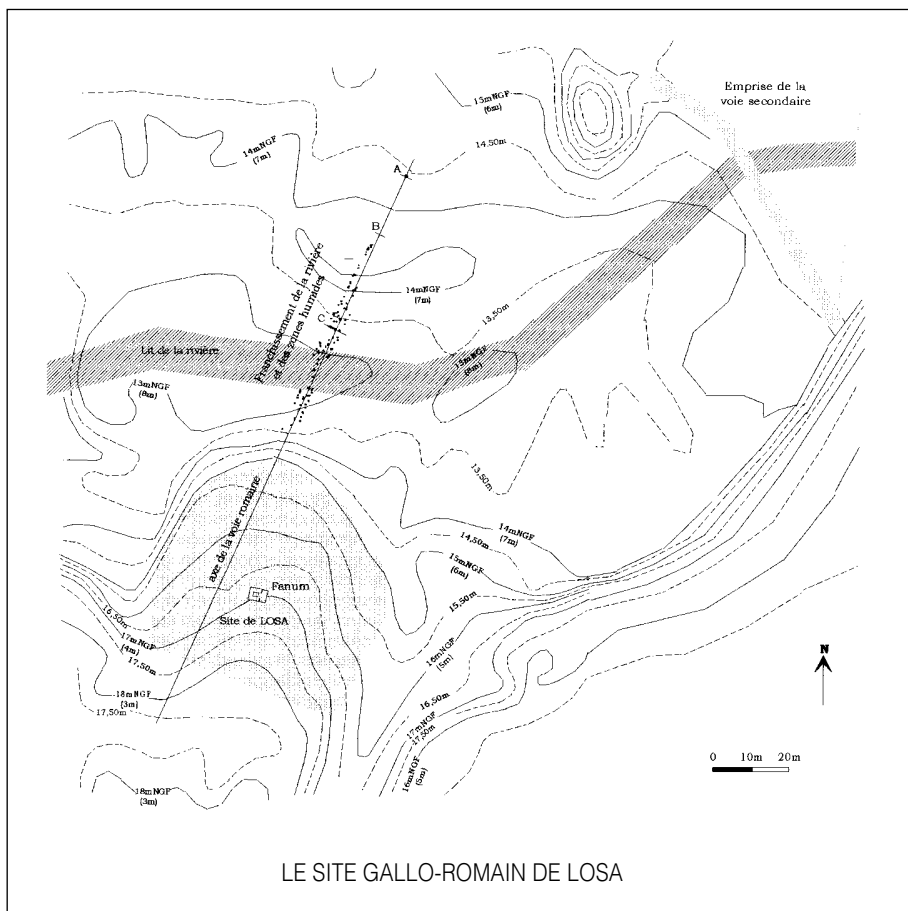
8. ABBE BOUDREAU, "*Voies romaines en pays Boïen*", Bull.Soc. Archéo.de Bordeaux, T LXII, 1964.

9. RICHIR, "*Le tracé de la voie romaine de Lamothe à Biscarrosse*", Bull.Soc de Borda, 1975, pp. 13-27.

10. LALANNE, "*Emprise du Camin arriaou*", Bull.Soc de Borda, 1978.

11. BARREAU et BOURDEN ."*Un site d'époque gallo-romaine au lieu-dit Tuc de l'église*". Bull de la Soc de Borda, 1981.

12. MAURIN- DUBOS "*Losa, village gallo-romain*" Aquitania, tome 3, 1985, pp. 71-89.



LE SITE GALLO-ROMAIN DE LOSA

Fig. 3. Carte bathymétrique du site de Losa.

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. Une voie secondaire franchit la rivière à cinq cents mètres en amont. Ces deux tracés ont pu être étudiés méthodiquement, ce qui nous a permis de mettre en évidence les techniques très particulières utilisées par les Romains dans le franchissement des zones instables.

A) La voie principale

Pour atteindre le village, la voie devait franchir une zone basse, large de 80m environ, située à une altitude moyenne de 14mNGF (7m de profondeur actuelle). Le lit de la rivière qui n'exédait pas 20m de largeur, correspond à la courbe des 13mNGF (8m de profondeur actuelle).

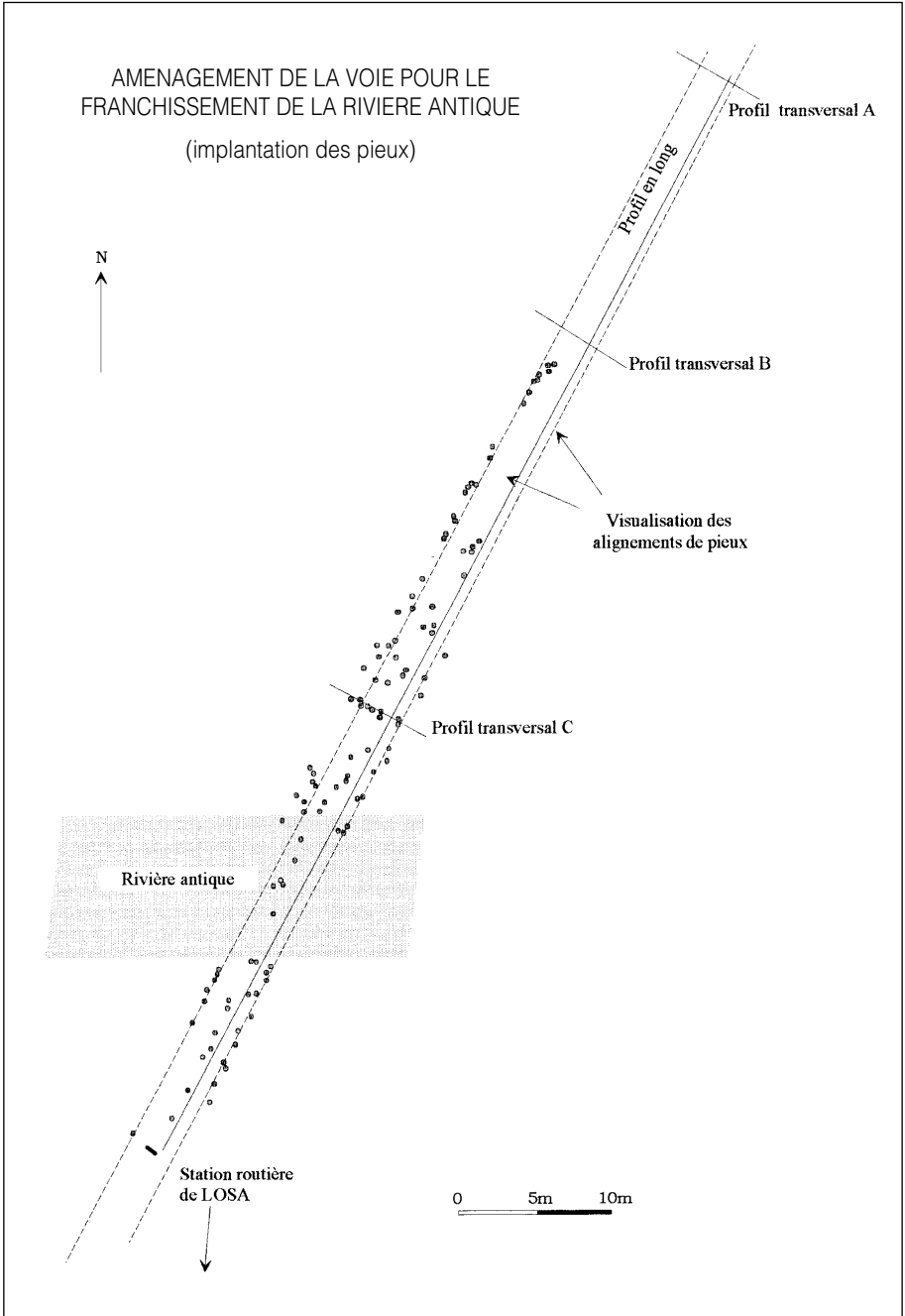


Fig. 4. Aménagements sur la voie principale.

Nous avons relevé 161 pieux de chêne ou de pin, tous implantés dans la partie basse. Le pieu le plus au sud-est à 7,5 m de profondeur; au nord, les deux derniers sont à 7,25 m de profondeur.

L'ensemble de ces pieux dessine une bande dont la largeur maximale dépasse rarement 4 m. Leur disposition est assez anarchique; on peut tout au plus deviner trois alignements longitudinaux. mais qui ne se poursuivent pas sur toute la longueur de l'ouvrage

Par contre on peut remarquer trois zones de plus forte concentration. Tout d'abord, au sud, au départ de l'ouvrage, 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 41m c'est une forte concentration de 63 pieux. Puis, leur densité devient plus faible puisque nous ne relevons que 23 pieux sur une distance de 21 m. A partir des 62 m ,nous retrouvons une forte concentration avec 43 pieux jusqu'aux 80 m où s'arrête l'aménagement.

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

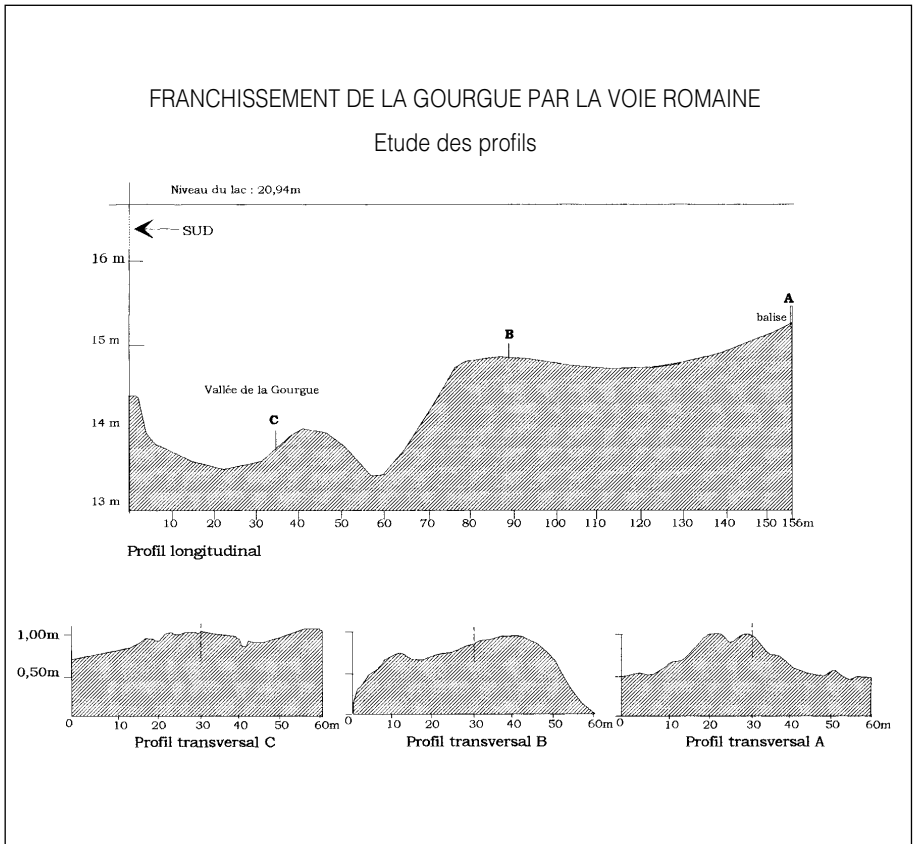


Fig. 5. Etude des profils.

L'étude des profils par des mesures bathymétriques fines est venue compléter utilement la connaissance générale de l'ouvrage qu'il s'agisse des accès nord et sud ou du franchissement proprement dit.

Nous avons réalisé un profil longitudinal 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. Le dernier relevé correspond à la balise implantée à 156 m du pieu d'origine sur la rive droite de la Gourgue.

L'analyse du profil longitudinal montre deux secteurs bien distincts. Les 60 premiers mètres correspondent à la partie la plus basse. Deux zones voisinent 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 des 60 m, le sol remonte régulièrement (pente à 4,5%) pour atteindre la profondeur moyenne de 7 m. 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.

Plusieurs profils transversaux ont été réalisés. Dans la partie haute, le profil A, au niveau de la balise des 156m, dessine très nettement l'emprise de la voie d'une quinzaine de mètres de large pour une dénivellation de 0,50 m. En cela, l'accès vers les zones basses se place dans la continuité de la voie aménagée entre Boios et Losa et dont l'emprise moyenne était du même ordre de grandeur

Le profil B, au départ de la structure aménagée, correspond à une utilisation judicieuse du relief naturel pour aborder le passage plus délicat de la rivière.

Les coupes suivantes, comme le profil C relevé dans la partie basse, ne font plus apparaître une emprise surélevée de la voie. On peut imaginer qu'un pont a pu être aménagé pour franchir la zone la plus profonde, bien qu'aucun vestige significatif ne soit venu confirmer cette hypothèse.

B) La traversée du village

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 qui constituent le village de Losa 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 mètres).

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 plus rares. Nous rencontrons un sol tassé très clair, différent de celui, beaucoup plus sombre, des espaces habités. 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.

C) La voie secondaire

Une portion de voie aménagée, ainsi que les structures d'un pont, ont été étudiées systématiquement en 1978¹³ et en 1981¹⁴. Cette voie secondaire est située à 500 m en amont du village de Losa. Les recherches ont mis 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 2m). 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. L'ensemble était vraisemblablement recouvert de débris végétaux et de sable.

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 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.

III. QUELQUES REMARQUES SUR LES STRUCTURES DE LONGS PONTS

Sur l'aménagement par les Romains des zones marécageuses, nous pouvons rappeler un passage de César¹⁵: "*Labienuis primo vineas agere, cratibus atque aggere paludem explere atque iter munire conabatur...*Labienuis s'efforçait d'abord à faire avancer des mantelets, à combler le marais de fascines et de matériaux et à construire une route.."

C'est Tacite¹⁶ qui utilise l'appellation de "long pont": "...*Caecina monitus pontes longos quam maturime 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

13. CRESS - rapport d'activités 1978.

14. Stage sous la responsabilité de J. MEYNARD (FFESSM) dans le cadre des activités du CRESS (Rapport 1981).

15. CESAR, BG VII, 58, 1.

16. TACITE, Ann I, 63, 4-5.

de franchir les Longs Ponts le plus tôt possible. C'était une piste étroite au milieu des marais, piste élevée jadis par L. Domitius; tout le reste était vaseux, rendu compact par le poids de la boue ou incertain à cause des ruisseaux...".

A. Grenier¹⁷ 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. Jullian¹⁸ rappelle d'autres exemples: "Pour la traversée des marais... on bâtissait 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".

A Sanguinet, la mise en corrélation des profils des deux voies et l'implantation des pieux permet de proposer un schéma d'aménagement des ouvrages de franchissement de la rivière tout à fait semblable. Nous avons la preuve du caractère généralement exondé de cette zone puisque dans la partie basse, à proximité de la voie principale, nous avons repéré plusieurs souches, en particulier celle d'un chêne. C'est dans ce secteur que nous avons retrouvé les trois pirogues de Losa.

IV. 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 spécialisés¹⁹.

Il semble que la structure réalisée au niveau du site de Losa, dans l'axe de la voie littorale soit la plus ancienne. La dendrochronologie propose une datation dans la deuxième moitié du I^{er} siècle avant J.-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.

17. A. GRENIER, "Manuel d'Archéologie gallo-romaine, II, 1, p. 385.

18. C. JULLIAN, "Histoire de la Gaule", V, p. 21

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

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.

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.

V. CONCLUSION

Si le tracé de la voie romaine littorale de Bordeaux à Dax fut longtemps considéré comme hypothétique et fut même générateur de querelles d'érudits, les recherches archéologiques de ces dix dernières années ont permis de lever le voile sur une bonne partie du cheminement de cet itinéraire routier. La voie romaine peut maintenant être suivie d'une façon pratiquement continue de Lamothe jusqu'au sud d'Uza, c'est-à-dire sur 80 km environ.

Les structures de longs ponts qui ont pu être mises en évidence par les fouilles lacustres de Sanguinet constituent un apport appréciable dans la connaissance des voies et des ouvrages mis en place dans des zones instables comme le franchissement de certains cours d'eau.

L'aménagement d'une dérivation au III^e siècle préfigure l'abandon de la voie dont le parcours vers le sud se trouve fréquemment interrompu par les plans d'eau qui prennent de l'extension. Les causes de cet abandon sont sans doute multiples, liées à l'histoire des hommes et aux mutations économiques de cette région au cours des siècles. De la voie littorale ne subsistent plus que des vestiges dans les lacs littoraux ou une empreinte fossile visible seulement sur les photos aériennes mais très difficilement décelable sur le terrain. Les fouilles de Sanguinet apportent donc des éléments de réponse aux questions qui se posent à propos de cet itinéraire antique.

Cependant plusieurs questions restent posées et constituent des axes de recherches. Mosconum, dernière station routière avant Dax n'a pu être localisée. Se trouvait-elle sur le tracé décrit passant par Castets, ou au contraire sur un tracé parallèle à la côte par Lit-et-Mixe et l'étang de Léon, tracé dont l'existence reste vraisemblable mais qu'aucun indice archéologique ne permet de confirmer? Le caractère particulièrement mouvant de la zone littorale dans la période historique qui a vu des villages côtiers se déplacer devant l'avancée des dunes, peut expliquer la disparition d'un tracé antique. Tout ceci vient confirmer des modifications sensibles dans les itinéraires empruntés par les hommes au cours des siècles qui ont suivi l'implantation des voies romaines dans notre région.