



HAL
open science

À propos de la politique routière de l'État romain : l'apport des fouilles d'Ambrussum (Villetelle, Hérault)

Jean-Luc Fiches

► To cite this version:

Jean-Luc Fiches. À propos de la politique routière de l'État romain : l'apport des fouilles d'Ambrussum (Villetelle, Hérault). *Gallia - Archéologie des Gaules*, 2016, Stations routières en Gaule romaine, 73 (1), pp.13-27. 10.4000/gallia.435 . hal-01918620

HAL Id: hal-01918620

<https://hal.science/hal-01918620v1>

Submitted on 7 Jan 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

À propos de la politique routière de l'État romain

L'apport des fouilles d'Ambrussum (Villetelle, Hérault)

Jean-Luc FICHES

Mots-clés. *Relais routier, cursus publicus, mutatio, administration impériale, voie Domitienne, hôtellerie, Antiquité, Narbonnaise.*

Résumé. *La fouille extensive du relais d'Ambrussum (Villetelle, Hérault), établi au pied de l'oppidum autour de 25 av. J.-C., avait pour objectif à caractériser les fonctions des différents îlots qui le composent ; ainsi, ont déjà été reconnus des lieux d'étape, des thermes, une maison dotée d'une forge, un enclos culturel. On recense ici tous les indices susceptibles de mettre en évidence des interventions ou des équipements de l'administration romaine. Il*

apparaît que celle-ci a pu promouvoir, par une opération de lotissement, le développement de la station dès le début de l'Empire, la doter ensuite de constructions correspondant peut-être au relais de la poste impériale, elles-mêmes remplacées, au IV^e s., par un nouvel édifice public de plan différent, vers le moment où l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem qualifie Ambrussum de mutatio, après l'abandon de l'agglomération routière. Il semble, en outre, que la fabrication d'armes, attestée dans la première moitié du I^{er} s., plaide en faveur de la présence d'une petite garnison.

On the Roman State's road policy. The contribution of the Ambrussum excavations (Villetelle, Hérault)

Keywords. *Relay station, cursus publicus, mutatio, Imperial administration, Via Domitia, hostels, Antiquity, Narbonne.*

Abstract. *The extensive excavations of the Ambrussum relay station (Villetelle, Hérault), established at the foot of the oppidum around 25 BC, seek to determine the functions of its various sections. To date, milestones, bathhouses, a blacksmith's house and forge, and an area set aside for worship have been identified. The article focuses on a range of elements that suggest the role of the Roman state in its existence. It appears that, through a series of subdivisions, Rome fostered the development of this station from*

the beginning of the Empire. It then added several buildings that could have been staging posts of the Imperial Mail. These were in turn replaced in the 4th century by a new public edifice based a different layout, approximately at the time when the Itinerarium Burdigalense referred to Ambrussum as a mutatio, after the settlement was abandoned. Moreover, its role in the manufacture of arms, as attested to in the first half of the 2nd century, suggests the presence of a small garrison.

Translation: Anna NEMANIC

Sur le tronçon de la voie Domitienne qui conduit de Narbonne au Rhône, *Ambrussum* est la seule station routière dont le site n'est pas occupé, aujourd'hui encore, par une agglomération plus ou moins importante, ce qui constitue une heureuse exception pour les archéologues. Malgré l'abandon de l'habitat à la fin de l'Antiquité, la localisation de ce relais est cependant assurée depuis longtemps, en raison notamment de la survivance du toponyme qui désigne, au passage du Vidourle, un pont romain, le pont Ambroix, dont il ne subsiste aujourd'hui qu'une arche mais qui devait être un ouvrage imposant, de plus de 100 m de longueur (Fiches 1970; Fiches 1980; Clément, Peyre 1991, p. 64) ¹. Dans

le bas Moyen Âge, une petite communauté monastique s'installa d'ailleurs près de l'église depuis longtemps disparue, *Sancta Maria de Ponte Ambrosio* (Fiches 1997). Les itinéraires routiers d'époque romaine précisent qu'*Ambrussum* se trouvait à égale distance (15 milles) de Nîmes et de *Sextantio* (Castelnau-le-Lez), ce qui conduit bien aux abords du Vidourle ² (fig. 1) ³. En outre, on

1. Sur l'historique des recherches sur ce site et les principaux résultats, voir Fiches, Mathieu 2002; Fiches 2003b.

2. Trois des gobelets d'argent découverts à Vicarello mentionnent AMBRVSSVM, le quatrième indiquant AMBRVSIO; on retrouve ces deux formes sur des documents plus tardifs: AMBRVSSVM dans l'*Itinéraire d'Antonin*; AMBRVSIVM sur la *Table de Peutinger*, sur laquelle le nom de l'étape n'est accompagné d'aucune vignette. Quant à l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*, rédigé en 333, il précise qu'AMBROSIVM était une *mutatio*.

3. Nous tenons à remercier Guy Barruol et Pierre Garmy qui nous ont autorisé à exploiter ici cette illustration (Barruol, Fiches 2011, fig. 1, p. 418).

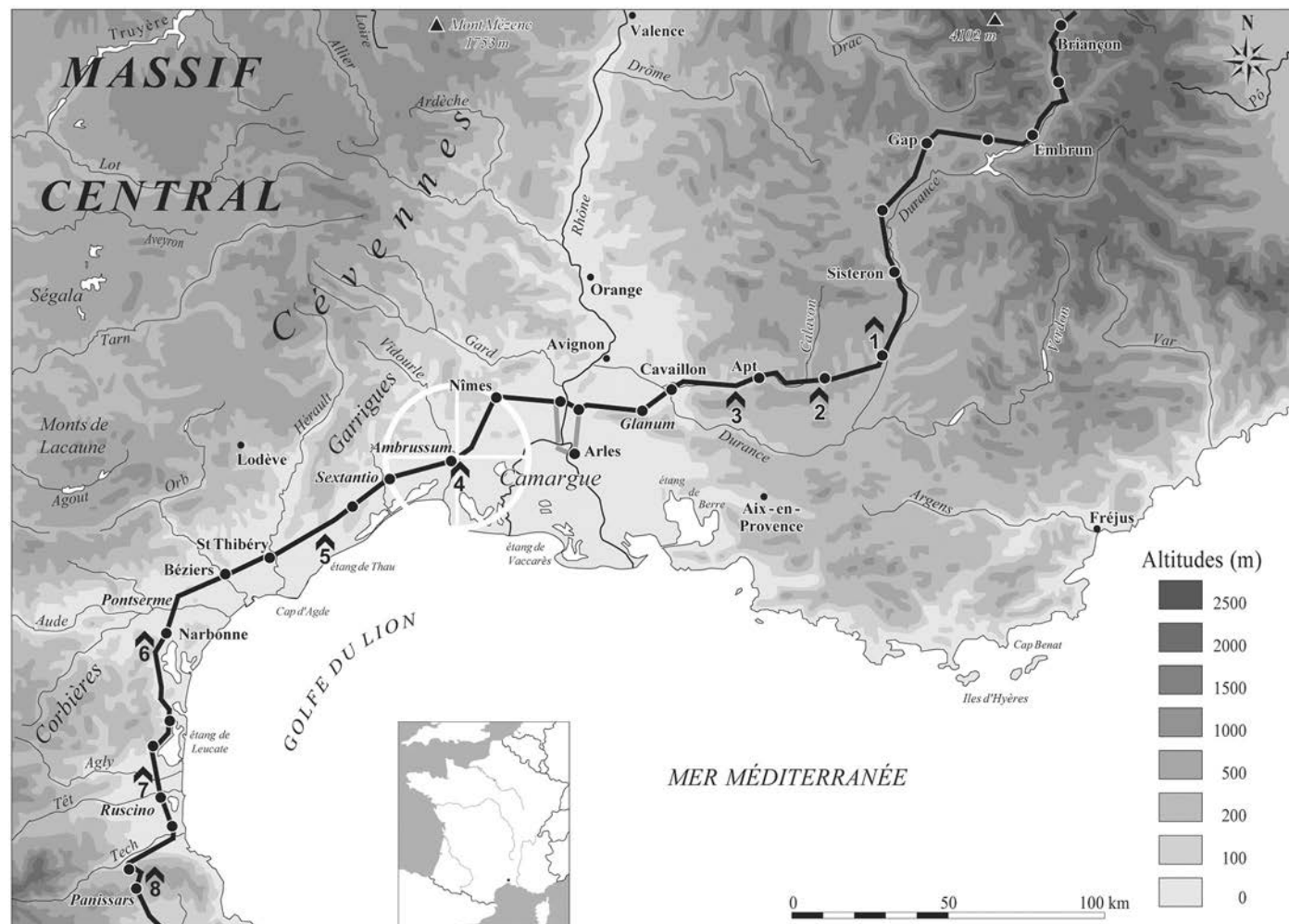


Fig. 1 – Localisation d'Ambrussum (Villetelle, Hérault) à égale distance de Nîmes (Gard) et Sextantio (Castelnaud-le-Lez, Hérault) sur la voie Domitienne. Le point 4 indique le pont Ambroix sur le Vidourle (Barruol, Fiches 2011, fig. 1, p. 418).

ya découvert deux petites monnaies qui présentent, au revers, les quatre lettres latines AMBR dans les cantons d'une roue (Fiches, Richard 1985) ⁴.

Ce nom est incontestablement d'origine préromaine. Le franchissement du Vidourle est d'ailleurs contrôlé par un *oppidum* implanté, à la fin du IV^e s. av. J.-C., au flanc d'un relief de garrigue qui domine le fleuve sur la rive droite. C'est cet *oppidum*, abandonné au début du II^e s. apr. J.-C., qui a d'abord attiré l'attention et qui a fait l'objet de fouilles dans les années 1970. Sa rue principale, pavée vers le début de notre ère et creusée de profondes ornières, est devenue une image emblématique de la voie Domitienne (fig. 2). Entre 1980 et 1985, l'extension des recherches dans ce que l'on croyait être un quartier bas implanté au début de l'époque impériale a montré que l'itinéraire de la *via Domitia* pouvait être différent. Plutôt que traverser la vieille ville par une rue pentue et à voie unique, il était plus commode de contourner l'*oppidum* par le nord, suivant un tracé que suggérait déjà l'analyse des photographies aériennes (Favory 1989b, p. 257-261 et

262-263, fig. 156b) (fig. 3), et, en conséquence, d'implanter des équipements spécifiques au relais sur la terrasse alluviale du Vidourle, dans un secteur qui avait accueilli d'abord la nécropole du III^e s. av. J.-C. et où un sondage a permis de reconnaître les différents états de la route, large de 6 m à 8 m, depuis son installation vers 25 av. J.-C.

Si la fouille programmée qui s'y est poursuivie de 1979 à 1985, puis de 1993 à 2009, visait notamment à caractériser les différents équipements du relais, on ne s'attardera pas à les décrire ici, car les auberges, l'établissement de bains, l'enclos cultuel et la maison de charron qui ont été reconnus ont déjà été présentés ailleurs (Fiches 2003a; Fiches 2007; Fiches *et al.* 2007 et Fiches dir. 2009). Notre propos vise ici à recenser tous les indices susceptibles de caractériser des interventions ou des équipements sans doute mis en place par des responsables romains, et de mieux comprendre à quoi correspondait la *mutatio* signalée par l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*. Dans ce domaine, et en l'absence de « signature » épigraphique, l'exercice s'avère délicat. Il apparaît cependant que l'administration a pu intervenir dès le début de l'Empire pour promouvoir le développement de la station, pour la doter ensuite d'un bâtiment public, établissement qui sera par la suite pourvu d'une galerie de façade, et qui correspond peut-être à l'édifice officiel du relais de poste. Il est remplacé durant le

4. Cette frappe, aux motifs inspirés par les monnayages de la colonie grecque de Marseille, se rapporte, d'après le contexte des émissions régionales, au troisième quart du I^{er} s. av. J.-C.; elle a pu répondre aux besoins en numéraire, consécutifs à la chute de Marseille devant César, et témoigne de l'autonomie dont jouissait alors cette communauté volque.



Fig. 2 – Détail d'une ornière de la voie pavée de l'oppidum dans la descente vers le pont (cliché: documentation ancienne J.-L. Fiches, CNRS; scan : P. Salles, artiste-photographe).

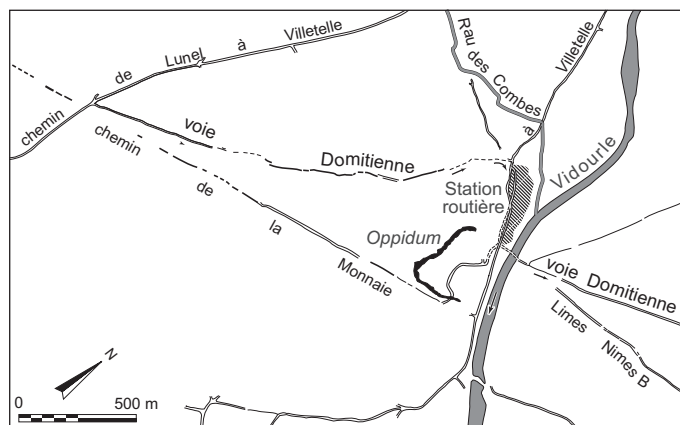


Fig. 3 – La voie Domitienne aux abords d'Ambrussum (DAO : J.-L. Fiches, CNRS, d'après Favory 1989b, fig. 156b, p. 263).

iv^e s., après l'abandon de l'agglomération routière, par un édifice à deux nefs. Il semble, en outre, que la fabrication d'armes, attestée dans la première moitié du II^e s., plaide en faveur de la présence d'une petite garnison.

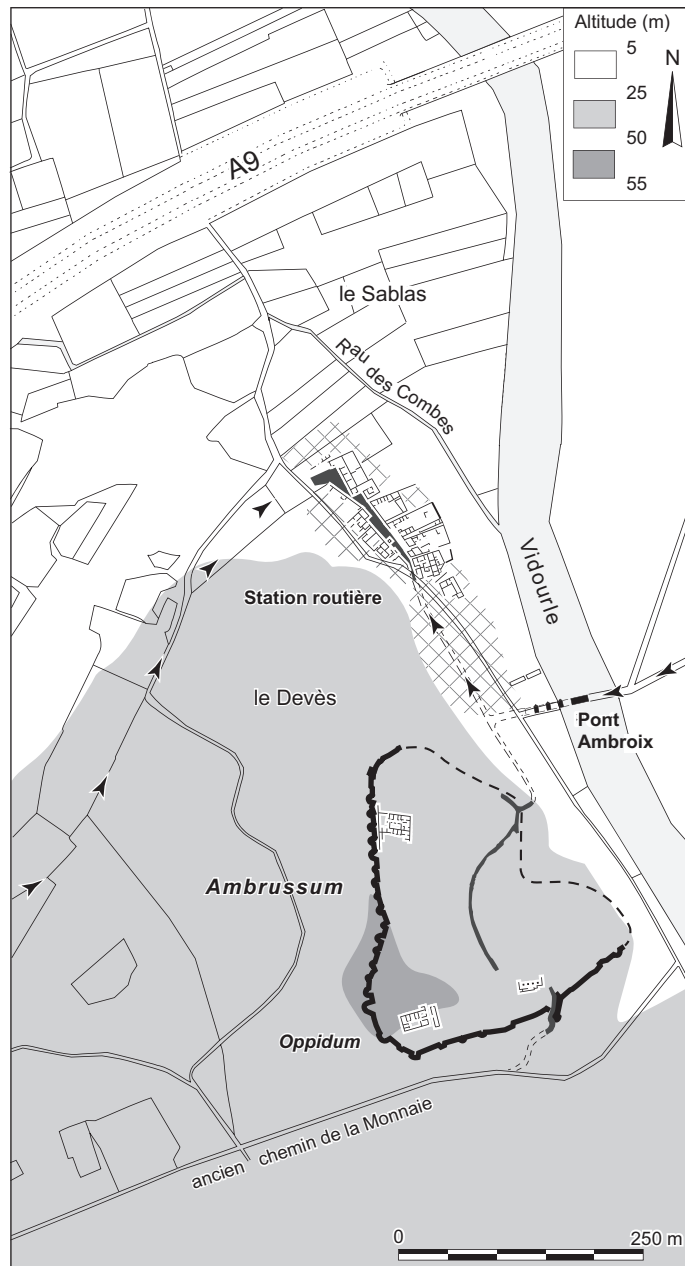


Fig. 4 – Localisation de la station routière par rapport au pont Ambroix et à l'oppidum. Les flèches indiquent le tracé de la voie Domitienne en provenance de Sextantio – Castelnaud-le-Lez (à gauche) et de Nîmes (à droite). La zone quadrillée correspond à l'extension supposée de l'agglomération routière (DAO : J.-L. Fiches, CNRS, d'après Fiches, Mathieu 2002, fig. 4, p. 529).

LES PREMIERS ÉQUIPEMENTS ROUTIERS

Quoiqu'ayant fait l'objet, en 1994, d'un dégagement sur plus d'un hectare, l'agglomération routière n'est pas connue dans toute son extension (fig. 4). Son organisation générale n'apparaît que dans sa partie septentrionale, dans un secteur où la présence d'un abrupt rocheux a imposé une implantation dans la zone inondable, ce qui a contraint ses occupants à se protéger des crues en effectuant à plusieurs reprises d'importants travaux caractérisés par d'épais remblais (Berger *et al.* 2003 et 2004).

Même si la limite nord-ouest de la station n'a pu être atteinte, on la situe non loin de l'endroit où la voie change



Fig. 5 – Les équipements de la station routière : 1, 4, 5, auberges ; 8, thermes ; 9, maison de charron ; 11, enclos cultuel ; 12-20, édifice public : les flèches indiquent l'emplacement, remarquable par rapport à la voie Domitienne, des accès à l'édifice public de la zone 12-20 (DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu, J.-L. Paillet, CNRS).

d'orientation pour négocier au mieux la montée sur le plateau de garrigue (fig. 4). En ce point, l'habitat ne s'étend pas à l'ouest comme l'ont montré des sondages effectués en 2004. En revanche, vers le sud, en direction du pont, le quartier, qui a bénéficié d'un relief plus doux pour une implantation en piémont à l'abri des inondations, n'a pas été mis au jour. On peut estimer que les bâtiments construits le long de la voie Domitienne sur plus de 300 m couvraient une superficie de 2 ha au moins. Il n'est pas sûr, cependant, que les observations faites dans les zones explorées puissent être étendues à l'ensemble.

La partie la mieux connue de la station correspond à quatre îlots situés entre la voie Domitienne et le Vidourle (fig. 5, zones 1, 4, 5 et 9). L'un d'eux au moins, qui joue un rôle d'auberge jusqu'à la fin du II^e s. (zone 1) alors que deux autres (zones 4 et 5) assurent cette fonction jusqu'au milieu du III^e s., a été implanté vers 25 av. J.-C. Or, cet ensemble présente une organisation normalisée qui semble être le résultat d'une opération de lotissement (fig. 6; Mathieu 2003) dont les lignes de force s'appuient sur l'orientation de la centuriation *Sextantio-Ambrussum*, elle-même construite à partir du tracé rectiligne de la Domitienne entre ces deux relais.

Fr. Favory avait le premier signalé la correspondance entre l'inclinaison de la façade nord de la zone 1 et l'orientation des *decumani* de ce cadastre (Favory 1989a, p. 239; Favory 1989b, p. 261; Favory 1997, p. 236, fig. 156). Le point d'origine de l'opération d'arpentage a, de ce fait, été restitué à l'angle nord-ouest de cet établissement : les zones 1, 4, 5 et 9 peuvent avoir été calibrées en îlots larges de 72 pieds 1/2, mesurés sur l'axe des *kardines*, chacun grevé d'une servitude bilatérale de 4 pieds. Les constructions sont ainsi séparées par des ruelles transversales larges de 8 pieds. Dans chacun des îlots ainsi définis, l'espace clos et couvert est cantonné dans l'emprise d'une bande parallèle à la voie Domitienne, large de 74 pieds. Seules les vastes arrière-cours, encloses de murs, s'étendent en direction du Vidourle. Au-delà de leurs façades d'accès, qui longent la voie Domitienne, les limites latérales des îlots affectent des orientations « en éventail », qui accompagnent l'inclinaison que suit la voie, au sud, pour aborder la montée vers le pont et l'*oppidum*. Les ruelles transversales ne sont donc pas parallèles, leur tracé ayant sans doute aussi été pensé de manière à assurer la meilleure évacuation possible des eaux de ruissellement venant de la colline.



Fig. 6 – Mise en évidence du module calibrant les îlots du quartier central de la station routière (DAO : V. Mathieu, CNRS).

On ne peut exclure que la partie du quartier située plus au sud ait été créée dans d'autres conditions et plus anciennement. En effet, l'ensemble cohérent décrit ci-dessus est limité au sud par une rue dont l'orientation est fournie par la façade latérale de la zone 14 (fig. 5) et que l'on a partiellement fouillée dans

la zone 11. Or, cette rue présente une direction originale par rapport à toutes les autres qui, depuis la voie Domitienne, prennent la direction du fleuve. Celles-ci, en effet, suivent des orientations proches (de NL63° à NL70°E), tendant vers un point de la berge situé en aval de leur origine sur la voie,



Fig. 7 – Application de deux tracés possibles de la « zone constructible » du quartier central sur l'hôtellerie de la zone 12-20 (DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu, J.-L. Paillet, CNRS).

pour mieux assurer l'évacuation des eaux de ruissellement. En revanche, la rue séparant les zones 11 et 14, qui desservait un lieu de culte implanté sur la berge antique, peut-être dès le milieu du 1^{er} s. av. J.-C., « remonte » vers le Vidourle (NL40-45°E). Il n'est donc pas impossible qu'on ait dû tenir compte, lors du lotissement, de l'existence de ce petit sanctuaire et de sa voie d'accès.

De même au nord, le vaste îlot de la zone 12-20, qu'on analysera plus loin, ne semble pas s'inscrire dans ce schéma d'aménagement. Pourtant, les sondages profonds réalisés durant l'été 2008 ont clairement montré que l'occupation de l'emprise totale de l'établissement est attestée (du moins a-t-elle été partiellement reconnue) dès le début des années 20 av. J.-C., époque durant laquelle cet îlot semble déjà doté d'une fonction spécifique. Dès son implantation, l'angle sud-est du bâtiment (entre les murs MR250 et MR285, fig. 10) oblige à un rétrécissement de la voie Domitienne dont le tracé marque en ce point une inflexion vers l'ouest (fig. 7). Son emprise n'est pas non plus parfaitement incluse dans la bande de 74 pieds de large que l'on avait mise en évidence le long de la voie Domitienne. Deux tracés sont proposés : le premier (le plus sombre) prend en compte l'alignement de la façade occidentale du bâtiment A avec celui de la zone 1 ; le deuxième épouse l'inclinaison adoptée par la voie Domitienne. Cette deuxième restitution présente par ailleurs l'intérêt d'être « sub-parallèle » au cours du ruisseau des Combes (fig. 4). Dans tous les cas, l'implantation de la zone 12-20, décalée vers l'ouest par rapport à celle des autres auberges, assure son éloignement des berges du Vidourle, mais aussi du ruisseau des Combes. Une

zone d'activité s'étend sans doute également vers l'est, mais sans liens directs avec les cours intérieures du bâtiment B, contrairement à ce qu'il en est pour les autres îlots. Tout juste peut-on observer que la façade sud initiale du bâtiment, lors de sa mise en place vers 20-10 av. J.-C., est éloignée de presque 64 pieds 1/2 de l'angle nord-ouest de la zone 1, point depuis lequel a été mené le calibrage supposé des îlots du quartier central (fig. 8). Cette distance correspond à la largeur constructible des îlots une fois rétrocédées les demi-ruelles de part et d'autre. À cette disposition qui ne correspond pas à l'aménagement voisin, il faut ajouter que la marge d'erreur entre la distance théorique mesurée dans l'unité officielle sous Auguste (1 pied = 29,574 cm), et celle que l'on mesure sur le plan topographique réalisé par J.-L. Paillet en 1994, complété ensuite par G. Marchand en 2004, atteint 1,47 %. Ce qui est nettement supérieur aux erreurs mesurées pour les îlots du quartier central qui restaient toutes très en deçà de 1 %. Il faut donc, en l'état de la recherche, admettre que le bâtiment B est resté, dès le départ, extérieur à l'opération de lotissement du quartier central⁵.

Quoi qu'il en soit, il apparaît qu'une partie du quartier au moins a fait l'objet, vers le début de l'Empire, d'une opération destinée à équiper la station et qui a vraisemblablement nécessité l'intervention d'un arpenteur. Il peut s'agir d'une initiative étrangère à la communauté d'Ambrussum au même

5. Cette analyse métrologique de la zone 12-20, réalisée à la demande de Jean-Luc Fiches pour être intégrée à cet article, au même titre que celle de l'ensemble du relais routier, est l'œuvre de V. Mathieu.



Fig. 8 – Position de l'hôtellerie de la zone 12-20 dans le système de calibrage des îlots du quartier central (cf. fig. 6)
(DAO : V. Mathieu, CNRS).

titre que celle de la construction du pont qu'on est tenté d'inclure dans le même projet. On sait en effet, grâce à l'analyse technique des blocs de grand appareil, que « les équipes qui travaillaient à cet ouvrage d'art étaient très probablement étrangères à l'artisanat local et sans contact avec lui » (Bessac, Fiches 1979, p. 150). Or, ce pont est sans doute l'un des plus anciens de la voie Domitienne qui aient été conservés, comme en témoignent, aux impostes des arches, des *cymata versa* que l'on ne rencontre guère après le changement d'ère (Roth-Congès 2003, p. 555, n. 52), alors que le témoignage des milliaires les plus anciens fournit la date de 3 av. J.-C. pour une réfection de la voie dans ce

secteur⁶. Il est, par ailleurs, tout à fait possible qu'en raison de leur ampleur, les travaux périodiquement mis en œuvre pour mettre le quartier à l'abri des inondations aient relevé d'une autorité attentive à l'entretien des équipements routiers plutôt que de l'initiative de particuliers. En effet, l'importance des travaux engagés lors du chantier de surélévation de l'ensemble et la logistique qu'elle suppose suggèrent un pouvoir extérieur capable de superviser l'entreprise de remblaiement général du quartier (Fiches 2011, p. 26). Outre l'opération d'arpentage

6. Deux bornes d'Auguste trouvées sur la rive gauche du Vidourle: *CIL* XII, 5643 et 5644; *CIL* XVII, 2, 262 et 261.

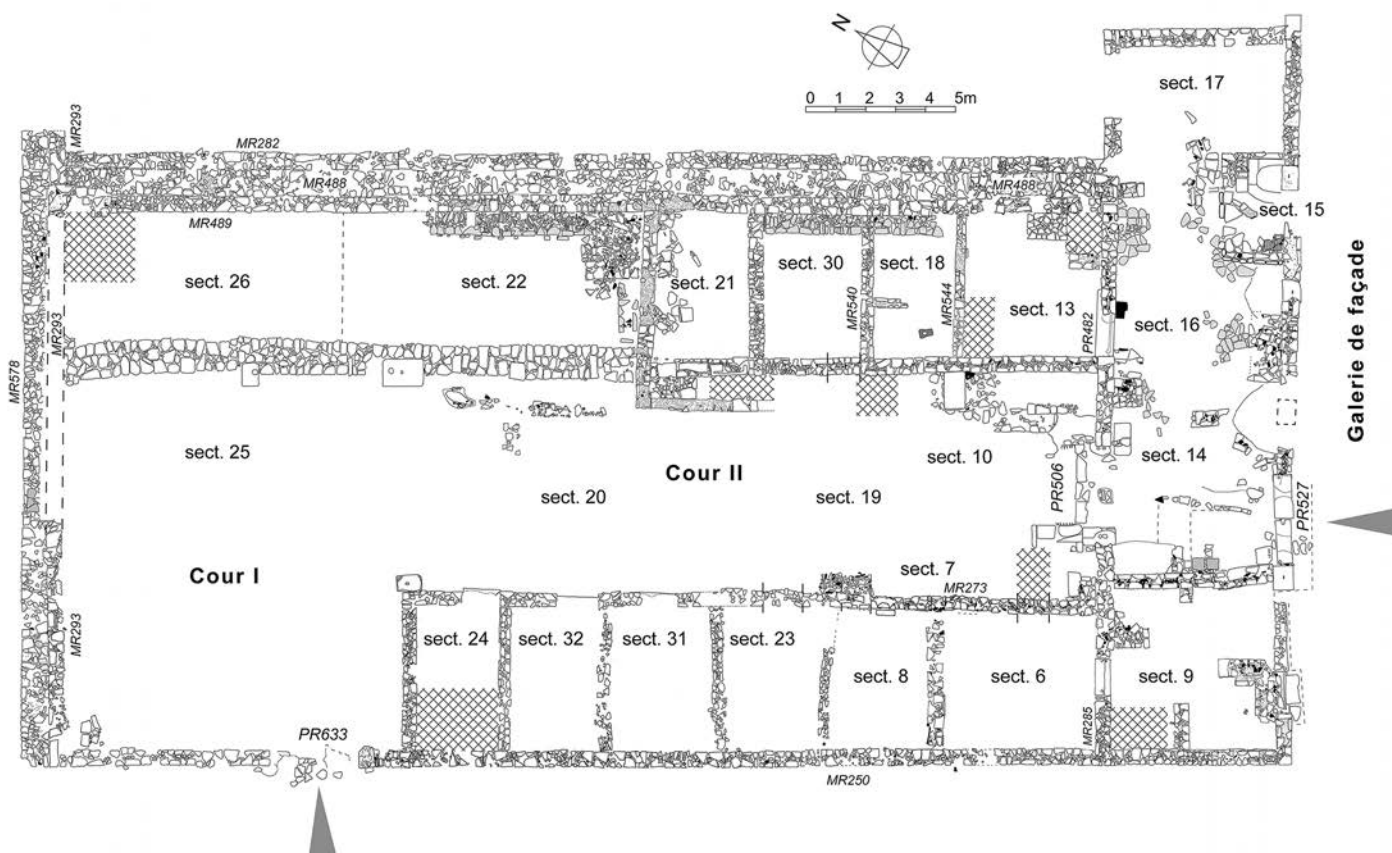


Fig. 9 – Zone 12-20, ilot B : l'hôtellerie aux II^e s. et III^e s. et durant la première moitié du IV^e s., avec sa galerie de façade progressivement fermée et transformée (secteurs 9 et 14 à 17) et ses deux cours (secteurs 7, 10, 19 et 20 pour la cour II ; secteur 25 pour la cour I) : les parties hachurées correspondent aux sondages profonds (DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

pour l'établissement du lotissement, il faut aussi noter que les techniques de construction de la zone 12-20 montrent, par endroits, des différences avec le reste de la station routière (annexe formée par le bâtiment A, maçonneries liées au mortier de chaux et enduits peints dès les années 20 av. J.-C.). Ceci rend plausible, à l'instar de ce que l'on sait pour le pont, l'intervention de populations extérieures à la communauté locale pour la mise en œuvre du bâtiment spécifique de cette zone.

LA PRÉSENCE D'UNE GARNISON ?

Bien que les mobiliers militaires restent difficiles à identifier en contexte civil, ils s'avèrent particulièrement bien représentés à *Ambrussum*, notamment dans la station routière, comme l'a montré une enquête conduite dans le département de l'Hérault (Feugère 2002a). Ils sont essentiellement illustrés par des éléments de harnachement ; leur présence n'est pas pour surprendre dans le relais et peut se rapporter à la circulation routière sans impliquer une présence militaire.

On dispose cependant d'autres indices pour avancer l'hypothèse d'une garnison à *Ambrussum*. En effet, l'analyse des déchets des deux forges installées successivement dans la maison de la zone 9, dans son état de la première moitié du II^e s., a permis de les considérer comme les témoins pertinents d'une production tournée en partie vers l'armement,

alors qu'auparavant l'activité métallurgique de cette zone ne concernait que le charronnage (Pagès *et al.* 2009). Ainsi, deux fosses de recyclage ont livré de nombreux loupés de forgeage, rejetés notamment pour des soudures mal réalisées, et un nombre significatif d'objets militaires (8 sur 29 individus), dont un fragment de lame, un fragment de pointe de lame et un fourreau d'épée (trouvés dans la pièce 8), et trois fragments d'épée et deux fragments de couteau ou de poignard (trouvés dans la pièce 17). L'analyse d'un échantillon a montré qu'une partie du travail consistait en l'assemblage de tôles, opération entrant directement en jeu dans la confection d'armes et de fourreaux. En outre, la présence d'un foyer de forge très allongé et très étroit (pièce 8), destiné à chauffer de longs objets dans leur intégralité, pourrait être en rapport direct avec ce type de production. Il en est de même d'un « demi-produit en barre aplatie » (pièce 17), présentant une âme parallélépipédique à laquelle une soie est greffée (56 mm × 27 mm × 10 mm pour 20 g), souvent nommé *currency-bar* en référence aux premières découvertes anglaises et dont d'autres exemplaires, découverts notamment en Suisse et dans la vallée de la Saône dans des contextes laténiens, ont été interprétés comme des ébauches d'épée prêtes à être forgées (Doswald 1994, p. 334 ; Fluzin 2002, p. 70-72).

Or, on sait, d'après les sources épigraphiques (muettes, il est vrai, sur ce point pour la Narbonnaise), que des agents de l'armée et de l'administration, les *stationarii*, étaient chargés, y compris dans des provinces dépourvues en principe de

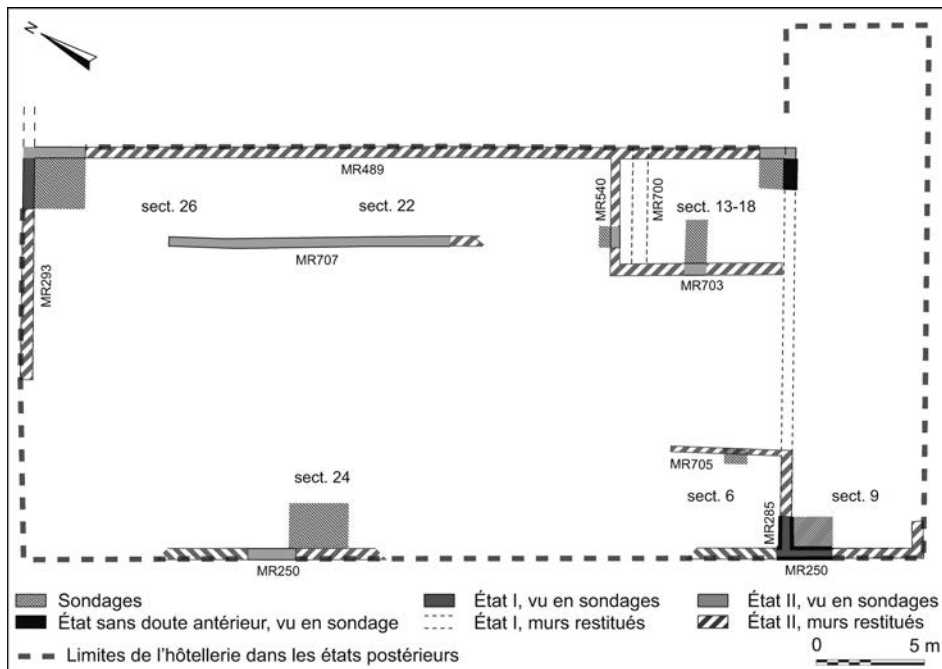


Fig. 10 – Zone 12-20, îlot B : états I (environ 30 av. J.-C.) et II (20-10 av. J.-C.)
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

soldats comme la Bétique, d'assurer la bonne circulation des hommes et des marchandises et de faire régner l'ordre public (Petraccia Lucernoni 2001).

DES BÂTIMENTS PUBLICS EN UN LIEU REMARQUABLE

Il apparaît aujourd'hui que l'abandon d'Ambrussum a été progressif. Il a d'abord touché l'*oppidum* (début du II^e s.), puis le phénomène s'est étendu en direction du nord : la maison de la zone 9 est définitivement abandonnée vers le milieu du II^e s., les thermes (zone 8) et les trois auberges (zones 5, 4 et 1) vers le milieu du III^e s., alors que la zone 12-20 est occupée au moins jusqu'à la fin du IV^e s. Cette dernière apparaît donc, dans l'état actuel des recherches, comme la seule susceptible de correspondre à la *mutatio* de l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*⁷. On est également frappé par l'importance des bâtiments qui s'y rencontrent sur plus de 1 000 m². Bien que les états les plus anciens n'y aient été vus que par des sondages de surfaces réduites (fig. 9)⁸, la zone a livré plusieurs états architecturaux dont les différentes phases sont datées entre les deux dernières décennies du I^{er} s. av. J.-C. et le tout début du troisième quart du IV^e s. apr. J.-C., même si certaines méritent encore d'être précisées. Il convient, en outre, de souligner

l'emplacement stratégique de cette zone par rapport à la Domitienne qui amorce, à ce niveau, une nette inflexion dans son tracé. Suivant une direction nord-ouest depuis le pont, celle-ci s'engage, en effet, à l'ouest pour négocier la montée en garrigue. Or, les deux entrées charretières de l'îlot, qui ne sont attestées qu'à partir des années comprises entre 25 et 75 apr. J.-C., se trouvent dans l'axe de la voie (fig. 5 et 7) : l'une, au sud sur la façade principale, s'ouvre en direction du pont ; l'autre, sur la façade latérale à l'ouest, est en face du tronçon qui descend du plateau. On a donc visiblement cherché à ce que cet îlot, qui compte parmi les plus importants du relais, soit en quelque sorte « incontournable » pour les voyageurs, l'implantation de son angle sud-ouest ayant imposé un léger rétrécissement de la chaussée. Ce lieu qui voit se succéder des édifices importants jusque dans l'Antiquité tardive pourrait donc avoir été choisi pour les bâtiments « officiels » (c'est-à-dire organisés par l'administration) de la station.

MISE EN PLACE ET PREMIÈRES OCCUPATIONS (FIN DU I^{er} S. AV. J.-C. ET I^{er} S. APR. J.-C.)

S'il reste aujourd'hui encore difficile d'évaluer le mode d'occupation de l'espace immédiatement au nord de la zone 1 au moment de la création de la station routière, il semble assuré qu'au moins dès 20 av. J.-C. l'extrémité occidentale de la future galerie à portique est mise en place et déjà dotée d'enduits peints⁹ (Marian *in* Fiches dir. 2006, p. 65-85 ; Marian *in* Fiches dir. 2007, fig. 34, p. 53). Dès cette époque, le bâtiment, dont on suppose qu'il peut déjà occuper l'ensemble de son emprise future même si l'on ne dispose que de peu d'indices sur son

7. En effet, l'occupation de la seconde moitié du IV^e s. localisée autour d'un puits derrière la maison de la zone 9 correspond à une activité de récupération de matériaux (Manniez, Mathieu 1998).

8. Pour cette illustration et les suivantes, la signature J.-L. Fiches, V. Mathieu *et al.* correspond à l'équipe de fouille de cette zone : outre J.-L. Fiches et V. Mathieu, J.-L. Paillet et G. Marchand qui ont réalisé les relevés topographiques, les responsables de secteurs étaient par ordre alphabétique M. Gazenbeeck, N. Le Coz, J. Marian, M. del P. Martin Ripoll, O. Mignot, M. Scrinzi et D. Tosna.

9. Les enduits peints, très rares à Ambrussum (seules en possèdent la Maison A de l'*oppidum*, vers le milieu du I^{er} s. apr. J.-C., et l'auberge de la zone 4, fouillée uniquement pour son dernier état d'occupation qui s'achève vers le milieu du III^e s.), sont présents ici dès 20-10 av. J.-C.

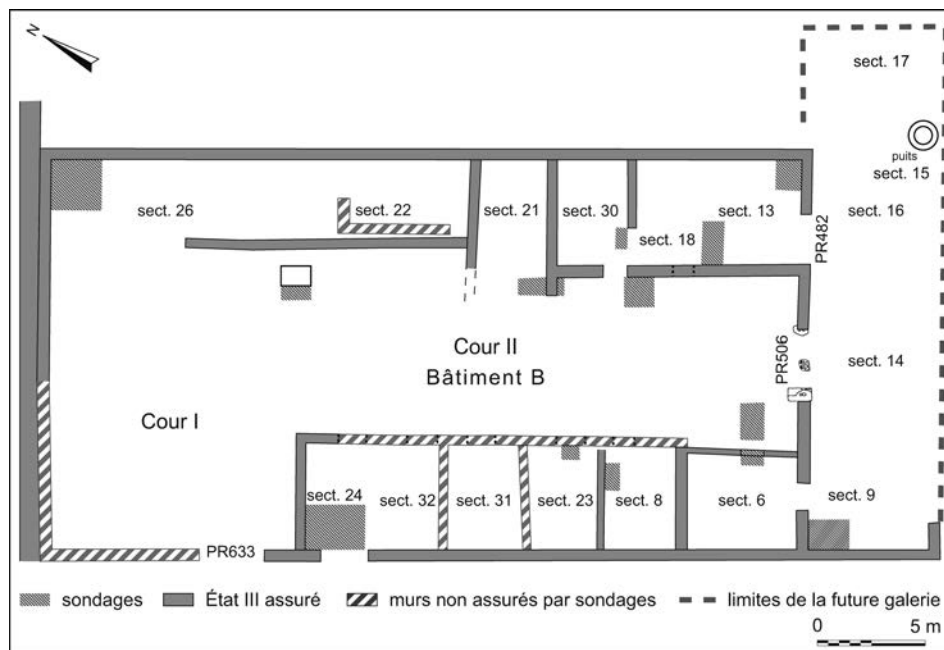


Fig. 11 – Zone 12-20, ilot B : état III (datation provisoirement proposée entre 25 apr. J.-C. et 75 apr. J.-C.) (DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

organisation interne (fig. 10), semble donc bénéficier d'une place remarquable par rapport à la voie, dont le rétrécissement est déjà réalisé (fig. 5).

Ce n'est que pour le troisième état, dont la mise en œuvre a été prudemment datée dans une fourchette large comprise entre 25 et 75 apr. J.-C., dans l'attente d'une confrontation précise des données céramologiques et stratigraphiques, que l'on a pu reconnaître les deux corps de logis qui supposent aussi l'existence de la cour II (fig. 11). La phase de construction de cet état est caractérisée par l'arasement quasi complet des façades extérieures sud et ouest du bâtiment, ainsi que du mur MR703, et l'épandage d'un remblai de gravier épais d'environ 0,40 m à 0,70 m. C'est également à ce moment-là qu'est mis en place un puits à usage public¹⁰. Cet important chantier de construction correspond à la première grande phase de surélévation du quartier central, qui s'accompagne d'un premier abandon temporaire de la station routière (le deuxième étant plus ou moins contemporain de l'abandon de l'*oppidum* au début du II^e s. apr. J.-C.). Il peut être lié aux inondations du Vidourle, et est bien daté par les analyses céramiques des zones 1 et 9. Ce chantier dure environ trente ans (entre 20 et 50 apr. J.-C.) pour l'auberge de la zone 1, immédiatement voisine au sud, mais il n'est peut-être pas aussi long pour l'ensemble du quartier central puisque la maison à la forge de la zone 9 prend naissance au sein de cet épais remblai et voit sa première occupation débiter en 25 apr. J.-C. C'est pour l'instant l'ampleur des travaux réalisés qui nous incite à supposer un arrêt momentané du fonctionnement de la zone 12-20 : les deux portes charretières au sud et à l'ouest sont mises en place (ou refaites) à ce moment-là, ce qui nécessite aussi la surélévation de la voie Domitienne à cet endroit, surélévation par ailleurs attestée devant l'entrée

charretière de la zone 1 et le long de la zone 9. L'hypothèse d'un détournement du trafic pourrait donc se voir confirmée (Fiches 1997, p. 66). La déviation suivrait alors l'itinéraire contournant l'*oppidum* par le sud, futur chemin de la Monnaie qui garde le souvenir du *decumanus maximus* de la centuriation *Sextantio-Ambrussum* (Favory 1989b, p. 257-261 et 262-263, fig. 156b ; Fiches 1997, p. 66 ; Favory 1997, dont fig. 156, p. 236). La concordance d'un éventuel abandon temporaire de la zone 12-20, si elle peut être confirmée par la reprise de l'analyse du mobilier en céramique, serait un élément particulièrement fort pour affermir l'hypothèse de la mainmise de l'administration impériale sur la station routière. Dans la mesure où ces travaux de restructuration du secteur conditionnaient le trafic sur une *via publica*, « on peut concevoir que le relais aurait été davantage soumis à l'autorité de représentants de l'administration impériale qu'à un sénat local, à l'instar des voies publiques d'Italie placées, au témoignage de Siculus Flaccus (*De condicionibus agrorum*, éd. Lachmann, p. 146), sous la responsabilité de curateurs » (Fiches 2011, p. 26).

EXTENSION MAXIMALE DE L'HÔTELLERIE

Le début du II^e s., après une nouvelle phase de remblaiements, correspond au quatrième état, le plus emblématique de l'hôtellerie. Il voit la mise en œuvre de la galerie à portique au sud et le pavement de la cour II, les deux corps de logis étant occupés par de petites pièces qui s'ouvrent sur la calade de la cour II (fig. 12). Cette fois, cependant, l'abandon de l'occupation de l'*oppidum*, dès le début du II^e s., rend sans doute caduque l'idée d'une nouvelle déviation de la circulation, à moins qu'il ne s'agisse là de l'ultime service rendu par la voie pavée. Par la suite, le trafic devra sans doute continuer de passer par la station, y compris durant les différents épisodes de reconstruction qu'elle va encore connaître (Fiches 2011, p. 66).

10. Situé en bordure d'une place trapézoïdale ménagée entre la zone 1 au sud, la zone 12-20 au nord, et le rétrécissement de la voie Domitienne à l'ouest, bien avant la construction du petit bâtiment A de la zone 12-20 (fig. 5), il était facilement accessible à tous. Il ne sera « privatisé » à la zone 12-20 qu'au moment de la mise en place de la galerie de façade au début du II^e s. apr. J.-C. (Fiches dir. 2012, p. 23).

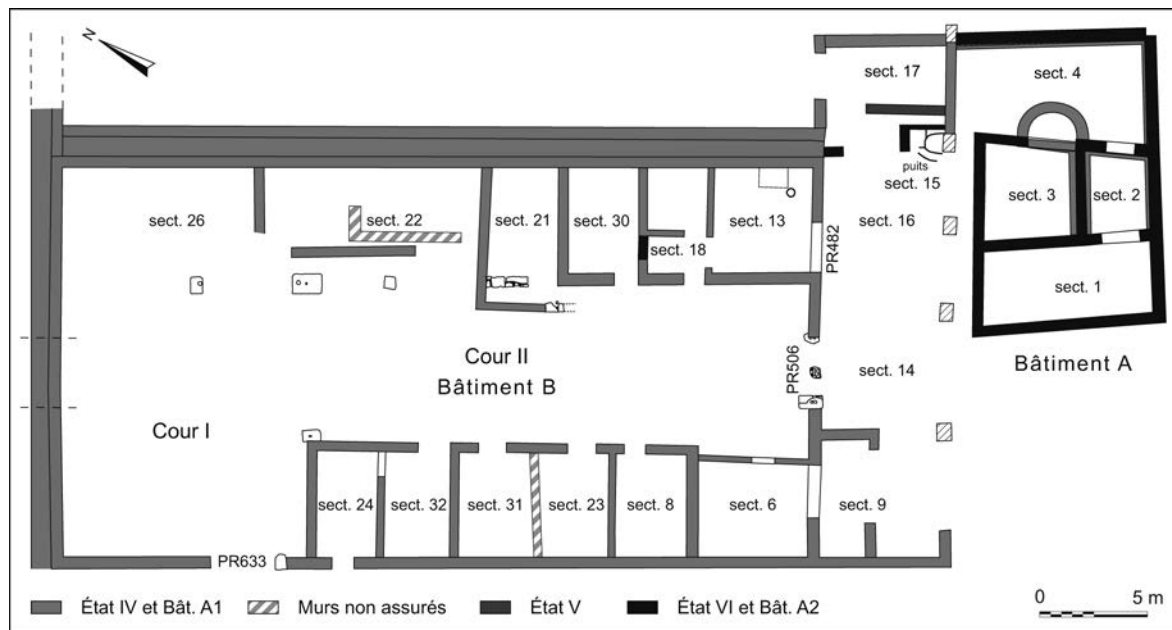


Fig. 12 – Zone 12-20, îlot B : états IV et V (première moitié du I^{er} s.) ; état VI (deuxième moitié du I^{er} s.) (DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

Cet îlot de 800 m², qui s'appuie au nord-ouest sur un triple mur formant soutènement, comporte deux corps de bâtiments sensiblement de même largeur (5,40 m à 6 m hors œuvre) et vraisemblablement pourvus d'un étage. Ils sont organisés autour de trois espaces de circulation contigus. En avant de l'entrée sud, une galerie de façade scandée de cinq piliers en grand appareil abrite désormais le puits et la porte charretière PR506 (fig. 12, sect. 9 et 14 à 17). Derrière, une longue cour (cour II : 7,60 m × 23 m), dont le sol est pavé vers le début du II^e s. de manière à former une sorte de chaussée, est flanquée de trottoirs (fig. 13). Enfin, après l'entrée ouest (PR633), et dans le prolongement de la cour précédente dont elle est séparée par une large ouverture entre deux piliers, une seconde cour, également pavée, occupe un espace presque carré (cour I : 11 m × 13 m). Elle est bordée à l'est par deux vastes espaces, sans doute un préau dans le secteur 26 et peut-être une salle commune dotée d'une structure de cuisson dans le secteur 22. Des traces d'ornières reconnues au nord de la cour I, datées entre la seconde moitié et la fin du II^e s., pourraient indiquer une ouverture au nord au moyen d'une porte charretière : dans cette hypothèse, celle-ci aurait été totalement effacée par les reconstructions ultérieures et sa position précise ne peut être assurée autrement que par celle des ornières. Le corps de bâtiment situé à l'ouest a d'abord compté six petites pièces ouvertes sur la cour II. La pièce 6, dotée d'enduits peints à panneaux, reste inchangée par rapport à l'état précédent : plus large que les autres, elle est toujours en léger retrait sur la cour II, et s'ouvre aussi sur la galerie à portique au sud, au moyen d'une petite pièce formant sas (sect. 9). Au nord de cet ensemble, les pièces 24 et 32 sont liées, la pièce 32 s'ouvrant sur la cour II tandis que la pièce 24 est desservie directement depuis la voie Domitienne. Quant aux pièces 8, 23 et 31, elles donnent sur la cour II. En face, le corps de logis situé à l'est révèle une organisation un peu différente : outre les deux grands espaces (sect. 22 et 26) qui bordent la cour I au nord, la pièce 21 vient en saillie sur la cour II, et possède l'unique sol construit de la zone. Elle était également, comme la pièce 6, dotée d'enduits peints.



Fig. 13 – L'une des cours pavées de l'hôtellerie (cour II, zone 12, îlot B) vue du nord-ouest. Sur la droite, subsiste la fondation de la façade de l'édifice à deux nefs (C-1) du IV^e s., dont le poids a déformé le pavage, là où la tranchée de fondation ne le perce pas (cliché : D. Tosna, équipe Ambrussum).

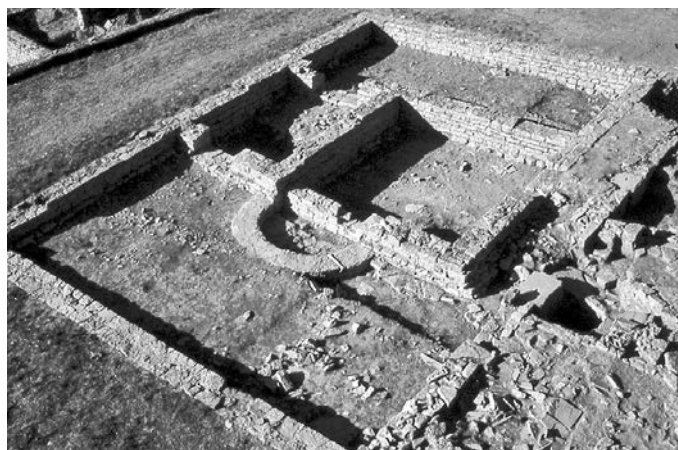


Fig. 14 – Vue générale de l'annexe (bât. A-2) depuis le nord. L'abside appartient à un état antérieur, très détruit (A-1). À droite, deux piliers de la galerie de façade de l'îlot B dont l'un surmonte la margelle d'un puits (cliché : J.-L. Fiches, CNRS).

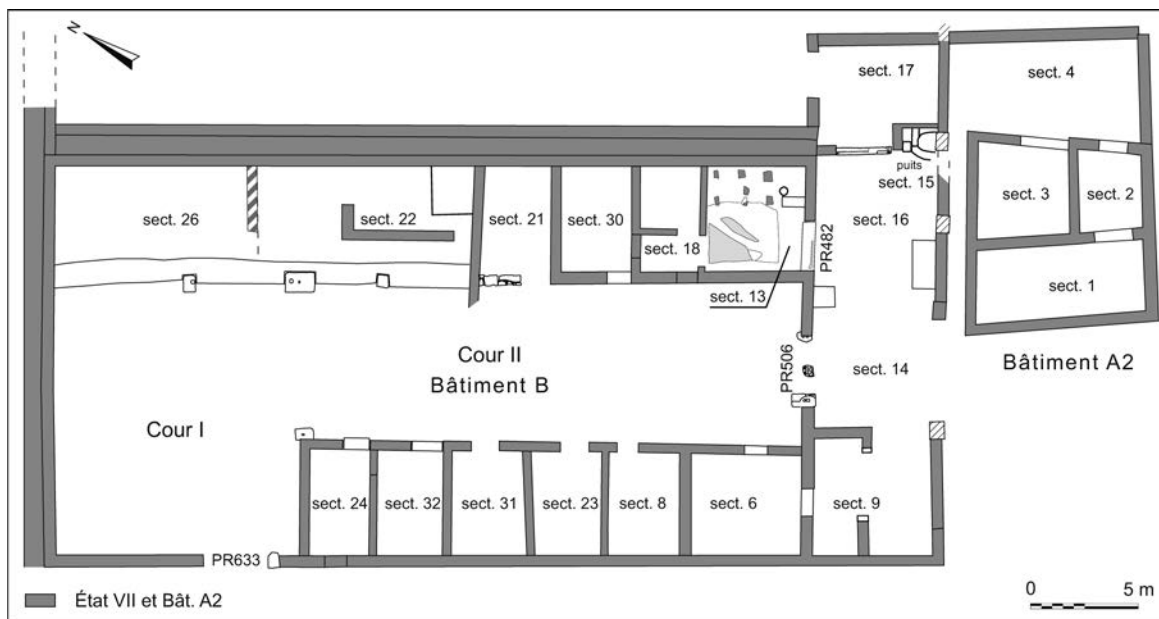


Fig. 15 – Zone 12-20, ilot B. État VII (première moitié du III^e s.)
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

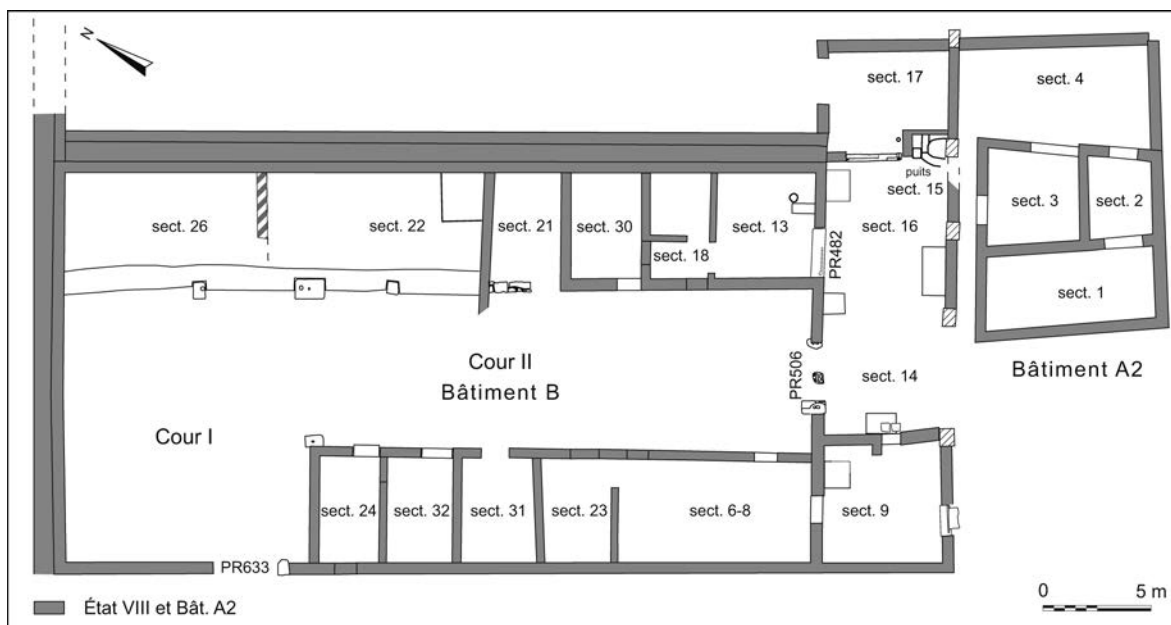


Fig. 16 – Zone 12-20, ilot B. État VIII (deuxième moitié du III^e s.)
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

Plus au sud, trois petites pièces (13, 18 et 30) sont associées par une communication interne. La pièce 13, comme la pièce 6 en face, est plus large et s'ouvre également sur la galerie à portique. Dans son extrémité orientale (sect. 17), la galerie donne accès à un espace situé en arrière du triple mur formant soutènement, et sans doute enclos : l'étendue et la fonction de cette partie orientale ne sont pas connues, mais elle devait constituer un sous-ensemble autonome, sans doute voué à des activités différentes, compte tenu de l'absence de communication avec le bâtiment principal.

Cet ensemble était complété au sud par une annexe dont l'état du début du II^e s. (A-1) correspond peut-être à un espace thermal, très mal conservé à l'exception d'une abside (*piscina* du *frigidarium* ? fig. 14). Reconstitué durant la seconde moitié

du II^e s. (A-2), ce bâtiment abrite ensuite des activités de nature inconnue dans trois pièces semi-enterrées (sect. 1, 2 et 3) auxquelles on accédait, depuis un étroit passage latéral, par une arrière-cour (sect. 4). L'extrémité orientale de la galerie subit alors des transformations qui sont plus ou moins synchrones avec les états du bâtiment A : ainsi, la pièce 17 est créée durant la première moitié du II^e s., puis est agrandie au moment de la construction du bâtiment A-2 durant la seconde moitié de ce siècle (fig. 12).

Durant la première moitié du III^e s. (fig. 15), la galerie est fermée (des murs sont bâtis entre les piliers) pour être finalement dotée d'une porte charretière au sud (PR527) durant la première moitié du IV^e s. La pièce 6 voit sa façade orientale alignée avec celle de l'ensemble du corps de

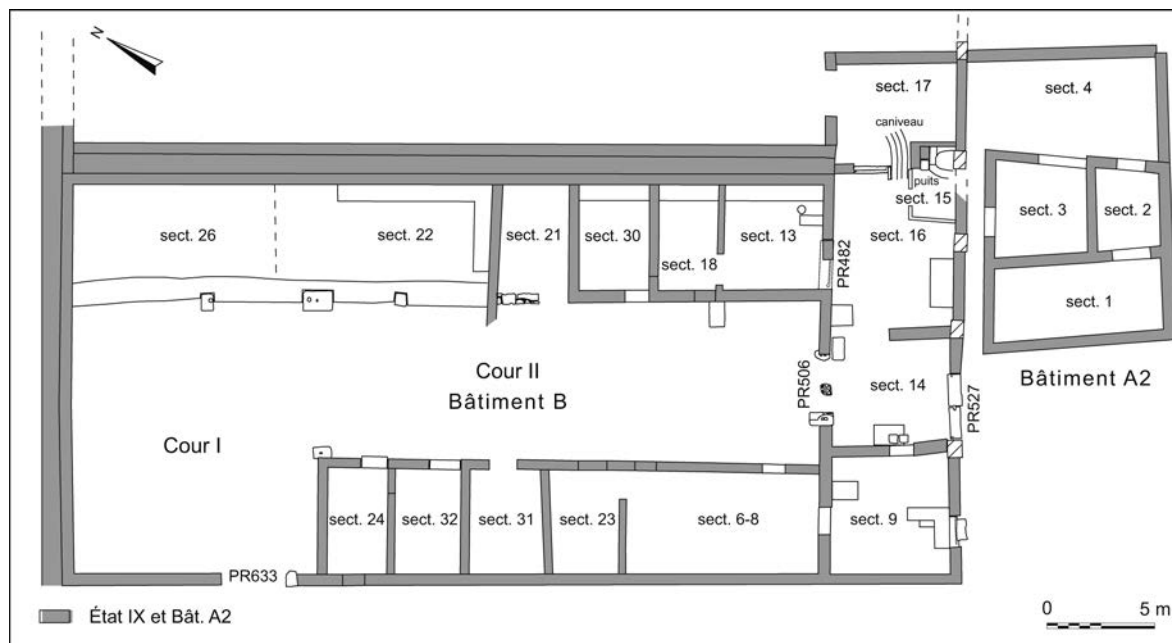


Fig. 17 – Zone 12-20, îlot B. État IX (première moitié du IV^e s.)
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

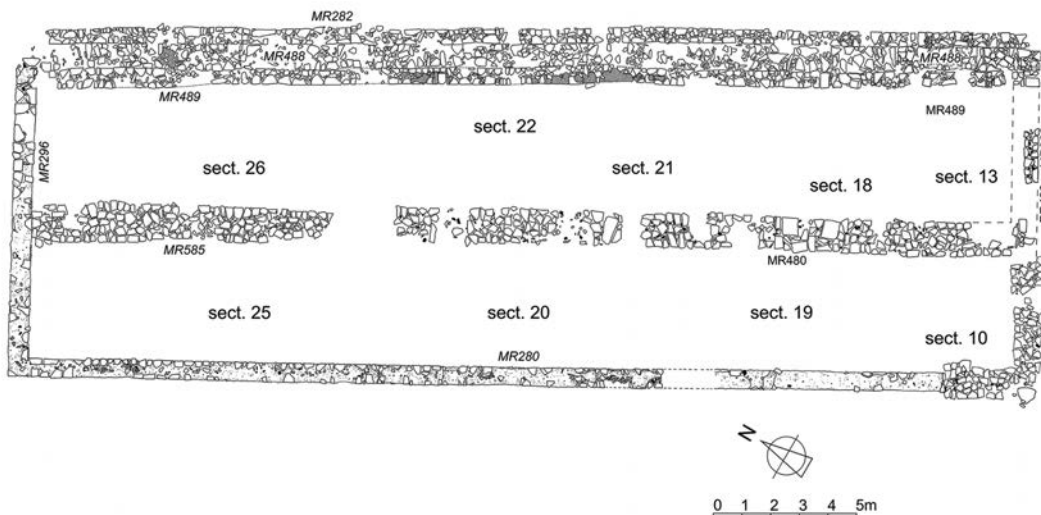


Fig. 18 – L'édifice à deux nefs du IV^e s. (C-1), dont seules les fondations sont conservées
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).

bâtiment. Puis, durant la deuxième moitié du III^e s. (fig. 16), la pièce 9 est agrandie ; elle occupe désormais toute l'extrémité occidentale de la galerie, avant de recevoir un équipement qui donne à penser que, durant la première moitié du IV^e s., elle a pu faire office de *thermopolium* (fig. 17). De part et d'autre de la partie méridionale de la cour II, les corps de bâtiments vont progressivement se fermer et présenter des pièces en enfilade desservies depuis la pièce 9 à l'ouest et l'ex-galerie à l'est.

Durant le troisième quart du IV^e s., peut-être après un abandon temporaire (le troisième), alors que l'annexe reste occupée après remblaiement, l'îlot B, dont n'est réutilisée que la façade latérale nord-est sur le triple mur de soutènement, fait place à un édifice (C-1), aux vastes dimensions (35,50 m × 11 m), qui présente deux longues

nefs intérieures de largeur à peu près égale (4 m à 4,50 m), mais dont on n'a conservé le plus souvent que les fondations (fig. 18). L'emplacement de ses accès depuis l'extérieur est mal assuré : la porte principale devait se trouver dans la partie centrale de la façade ouest alors qu'une autre, au sud, s'ouvrait en face de l'arrière-cour de l'annexe (porte attestée par la reprise des piédroits de l'ex PR482). On ne sait rien non plus de la circulation intérieure, car les sols ont été réaménagés ultérieurement. En effet, vers 375 ou dans le dernier quart du IV^e s., cet édifice a été restructuré et pourvu d'une extension vers l'ouest. Ce dernier état (C-2), au plan en L (fig. 19), a partiellement conservé un pavage grossier (fig. 20) ; il comportait des banquettes et des cloisons aménagées au cours de deux phases distinctes.

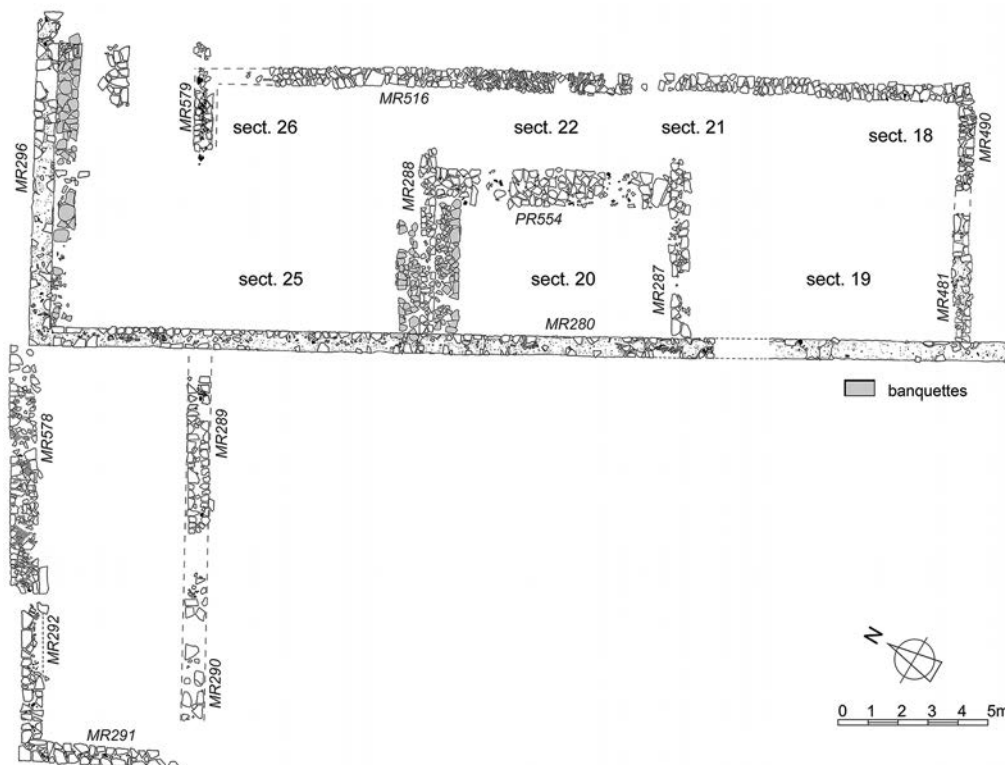


Fig. 19 – Les transformations de l'édifice à deux nefs à partir du dernier quart du IV^e s. (C-2)
(DAO : J.-L. Fiches, V. Mathieu et al., CNRS).



Fig. 20 – Banquettes, dallages et cloisonnements correspondant aux transformations de l'édifice à deux nefs : vue du nord-ouest (cliché : J.-L. Fiches, CNRS).

DES BÂTIMENTS LIÉS AU RELAIS DE POSTE ?

L'organisation de l'îlot B invite à y voir une hôtellerie. Son plan, la galerie de façade, l'aménagement soigné des cours, la présence de portes à doubles vantaux aux entrées, des corps de bâtiment peut-être pourvus d'un étage, des aménagements intérieurs plus étendus et structurés (avec en particulier des décors peints dès 20 av. J.-C.) la distinguent nettement des fermes-auberges des zones 1, 4 et 5. De ces dernières, on connaît ailleurs, en bord de route, des équivalents, le plus souvent en dehors d'une agglomération routière (Theriot *et al.* 2004,

p. 101-103 et 365-366, en particulier p. 102, fig. 75 avec des plans comparés). L'hôtellerie de la zone 12 pourrait correspondre au lieu d'étape réservé à des fonctionnaires, des représentants des cités ou du pouvoir central, ou bien à des particuliers disposant d'un titre de transport. C'est peut-être l'un d'eux qui a caché dans un mur une bourse découverte dans l'effondrement d'une paroi en terre. Ce petit trésor de circulation, perdu au cours de la première moitié du III^e s., peut signaler, en effet, la présence d'un voyageur disposant d'un fonds, modeste sans être anodin, de 43 deniers et de bijoux en argent accompagnés de dés à jouer (Berdeaux-Le Brazidec 2004).

Peut-on aller plus loin et voir dans l'îlot B le relais de la poste impériale ? Selon S. Crogiez, l'association de thermes et d'un édifice à cour pourrait, dans certains cas, caractériser un édifice du *cursus publicus* (Crogiez 1990a, p. 409). Mais il convient de rester prudent d'autant plus qu'ici les bains ne sont pas assurés¹¹ et qu'en tout cas ils n'ont pas été maintenus.

On peut également rapprocher l'édifice à galerie de façade d'*Ambrussum* de l'hôtellerie de Westergass qui prend place dans l'agglomération routière d'Oedenbourg, à Bisheim, à l'époque constantinienne (fig. 21, n° 2). Mais il s'agit, dans ce cas, d'un bâtiment à étage plus modeste (24 m × 29 m), derrière lequel se trouvent des thermes (7 m × 14 m) et qui comporte, derrière

11. Aucun reste de *suspensura* ni de *praefurnium* n'était conservé dans les remblais venant colmater les ruines du premier bâtiment A-1. Cependant, le bassin absidal (fig. 14) a bien eu une fonction liée à l'eau avec une adduction par canalisation sans doute en plomb, protégée par un fourreau de terre cuite. Un égout d'évacuation des eaux est bien présent dans le bâtiment, dont la couverture en dalles de pierre est visible au nord du bassin absidal. Si, donc, la prudence s'impose, on ne peut cependant supprimer cette hypothèse. D'ailleurs, lors d'une visite de terrain qu'il nous rendait durant la fouille de cette annexe, Alain Bouet avait le premier attiré notre attention sur cette possible fonction thermale de l'édifice.

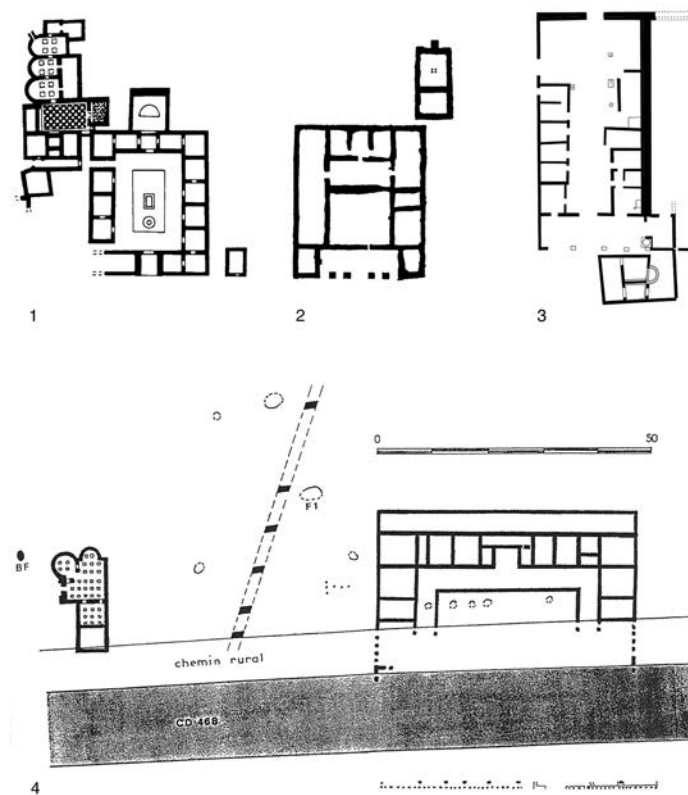


Fig. 21 – L'hôtellerie d'Ambrussum (îlot B et bâtiment A, n° 3) et les praetoria de Muru de Bangius (n° 1), de Westergrass à Biesheim (n° 2) et de Kembs (n° 4).

un portique ouvert en direction de la route, une cour intérieure entourée sur trois côtés d'une galerie desservant les différentes pièces (Nuber, Reddé 2002, p. 218-224). H. U. Nuber et G. Seitz interprètent cette construction comme un *praetorium*. Il n'est d'ailleurs pas rare, dans la région rhénane comme en Angleterre, que des lieux d'étape pour voyageurs de marque soient ainsi qualifiés. Il est vrai que le terme de *praetorium*¹² est utilisé pour des installations routières comme l'indique une inscription (CIL III, 6123 = 14907³⁴ = ILS, 231 ; Ivanov 1973) relatant qu'un gouverneur a fait construire des *tabernae* et des *praetoria per vias militares* le long des routes de la province de Thrace, sous Néron¹³. Mais le seul établissement que l'on puisse aujourd'hui désigner ainsi avec quelque assurance est celui de Muru de Bangius, en Sardaigne, où une inscription sur plaque de marbre mentionne la restauration et l'inauguration, à l'époque sévérienne, d'un *praetorium* et peut-être d'un édifice qui lui serait associé (AE 1992, 892). Or, il s'agit d'un bâtiment luxueux dans lequel on voit plutôt une résidence du gouverneur de la province (Zucca 1992). Situé en bordure

12. Sur les différents sens de ce mot dans les sources antiques, voir Egger 1966 (classement en 4 groupes) ; Stewart 1993 ; Uggeri 1995 (qui insiste sur la confusion possible, à partir du III^e s., entre établissement routier et villa palatiale). Kolb 2000, p. 147-148, ne s'interroge pas sur le sens du mot, et, p. 210, pense à un logis pour les hauts fonctionnaires.

13. Chevallier 1997, p. 277, pense que les *tabernae* étaient des auberges privées, affermées à des *caupones*, et les *praetoria* des haltes entretenues par les cités. Il reprend en partie l'opinion de Pflaum 1940, p. 34-35 pour qui les deux types d'établissement (service des repas et maison de repos) étaient réservés à des voyageurs de marque et qui faisait de *praetorium* un doublet de *mansio* (même fonction).

d'une voie secondaire, son état initial du II^e s. (fig. 21, n° 1) présente un plan rectangulaire de 26,67 m × 21,80 m (soit 90 pieds × 80 pieds), dans lequel 16 pièces s'ouvrent sur une cour centrale portiquée (11,80 m × 5,90 m, soit 40 pieds × 20 pieds). En face de l'entrée principale et à l'opposé sur le côté nord-ouest, le bâtiment se prolonge par une exèdre surélevée (8,80 m × 7,40 m, soit 30 pieds × 25 pieds) probablement à usage cultuel. Sur le côté sud-ouest, sont ménagés deux autres accès dont l'un conduit à des thermes. C'est à la suite de la publication de l'inscription sarde que R. Fellmann a proposé de voir, à Kembs, à proximité du *vicus* de *Cambete* indiqué par la *Table de Peutinger* sur la route Milan-Mayence par les Alpes Pennines, un *praetorium* dans un bâtiment d'époque flavienne, de plan carré, qui regroupait, à proximité de thermes, 40 pièces autour d'un portique ceinturant une cour (fig. 21, n° 4 ; Fellmann, Wolf 1993 ; Zehner 1998, p. 217-218). Mais, là encore, il s'agit de constructions beaucoup plus importantes que celles de Westergrass et d'Ambrussum.

Quoi qu'il en soit, l'abandon du bâtiment à galerie de façade d'Ambrussum apparaît aujourd'hui comme le dernier avatar de la disparition progressive de l'agglomération routière. L'édifice à deux nefs qui le remplace, vers le milieu du IV^e s. au plus tôt, présente un plan complètement différent et se voit sans doute destiné à une autre fonction bien que celle-ci soit difficile à préciser en raison des destructions. Il faudra vérifier s'il est alors isolé en bordure de la route ou s'il a pu fonctionner avec d'autres bâtiments repérés au nord-ouest ou situés de l'autre côté de la voie. Mais la mutation qu'il illustre semble bien liée au fait qu'au IV^e s., dans une période où un milliaire de l'empereur Julien trouvé au pont Ambroix marque l'entretien de la Domitienne (CIL XII, 5648 ; CIL XVII, 2, 263), le relais de la *mutatio* n'est plus ici dans une agglomération routière, mais établi en rase campagne.

NB : Le décès brutal de Jean-Luc Fiches, dans la nuit du 11 au 12 octobre 2012, l'a empêché de mener à bien l'achèvement de la présente étude. Quelques ajouts à la dernière version du texte ont été apportés, issus des derniers rapports de fouille (2007 et 2008) et des travaux d'analyse stratigraphique réalisés durant le mois d'août 2012. Je souhaite remercier chaleureusement Pierre Garmy, Michel Christol et Sylvie Crogiez-Pétrequin, qui ont relu ce texte. Ils ont accepté cette mission en mémoire de Jean-Luc Fiches, prolongeant ainsi d'anciennes collaborations avec lui dont le souvenir leur tient à cœur. Leur aide à la réflexion a été indispensable à la parution de ce texte. En particulier, Jean-Luc avait discuté du contenu de cet article, et notamment des praetoria avec Sylvie Crogiez-Pétrequin, ce dont il lui était profondément reconnaissant. Je souhaite également remercier Fabien Colleoni pour la relecture et les corrections qu'il a pu apporter au texte. Les erreurs ou imprécisions qui pourraient être remarquées par les lecteurs restent de ma seule responsabilité. Pour d'éventuelles questions sur ce texte, ou sur la documentation ancienne, contacter Véronique Mathieu, architecte-archéologue, ingénieur d'étude au CNRS, UMR 5140 de Lattes-Montpellier, « Archéologie des Sociétés Méditerranéennes », 390 avenue de Pérols, 34970 Lattes. Courriel : veronique.mathieu@cnrs.fr. Ce travail participe de l'axe scientifique 2 (Pouvoirs : espaces de pouvoir et constructions territoriales) du LabEx ARCHIMEDE au titre du programme « Investissement d'Avenir » ANR-11-LABX-0032-01.

V. M.