



HAL
open science

Rejoindre Brumath-Brocomagus, capitale de la cité des Triboques à la période romaine. Découverte récente de deux tronçons de voies des axes Brumath-Saverne et Brumath-Strasbourg

Audrey Habasque-Sudour, Antonin Nüsslein

► To cite this version:

Audrey Habasque-Sudour, Antonin Nüsslein. Rejoindre Brumath-Brocomagus, capitale de la cité des Triboques à la période romaine. Découverte récente de deux tronçons de voies des axes Brumath-Saverne et Brumath-Strasbourg. *Archimède: archéologie et histoire ancienne*, 2024, 11, 10.47245/archimede.0011.ds2.08 . hal-04855038

HAL Id: hal-04855038

<https://hal.science/hal-04855038v1>

Submitted on 24 Dec 2024

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.

REJOINDRE BRUMATH-BROCOMAGUS, CAPITALE DE LA CITÉ DES TRIBOQUES À LA PÉRIODE ROMAINE. DÉCOUVERTE RÉCENTE DE DEUX TRONÇONS DE VOIES DES AXES BRUMATH-SAVERNE ET BRUMATH-STRASBOURG

Audrey HABASQUE-SUDOUR

Archéologue territoriale
Archéologie Alsace
UMR 7044 Archimède

audrey.habasque@archeologie.alsace

Antonin NÜSSLEIN

Chargé de recherche
au CNRS
UMR 7044 Archimède

nusslein@unistra.fr

RÉSUMÉ

Des fouilles archéologiques préventives réalisées récemment dans le département du Bas-Rhin ont permis d'observer deux tronçons de voies romaines qui permettent d'accéder à la capitale de la cité des Triboques, Brumath-Brocomagus. Il s'agit

des axes Brumath-Saverne et Brumath-Strasbourg. Les tronçons récemment mis au jour permettent de préciser la stratigraphie, la chronologie et les aspects morphologiques de ces voies majeures qui desservent la capitale des Triboques.

MOTS-CLÉS

Voie,
réseau routier,
période romaine,
Brocomagus-Brumath,
Germanie.

JOIN BRUMATH-BROCOMAGUS, CAPITAL OF THE TRIBOCI DURING THE ROMAN PERIOD. RECENT DISCOVERY OF TWO SECTIONS OF ROAD ON THE BRUMATH-SAVERNE AND BRUMATH-STRASBOURG AXES

Recent preventive archaeological excavations in the department of Bas-Rhin have revealed two sections of Roman roads leading to the capital of the Triboci *civitas*, Brumath-Brocomagus. These are the Brumath-Saverne and Brumath-Strasbourg roads. The recently uncovered sections make it possible to specify the stratigraphy, the chronology, and the morphology of these major roads serving the Triboci capital.

KEYWORDS

Road,
road network,
roman period,
Brocomagus-Brumath,
Germania.

La cité romaine des Triboques fait l'objet de recherches archéologiques depuis le XVIII^e siècle. Les voies y occupent une place importante, mais les observations réalisées étaient souvent lacunaires, les vestiges mal datés, et parfois attribués, à tort, à la période romaine. En outre, les hypothèses de tracé sur certaines cartes sont souvent basées sur très peu d'indices et sur des découvertes anciennes. Depuis les années 2000, l'archéologie préventive a permis de documenter plusieurs tronçons de voies romaines qui traversent l'ancienne cité des Triboques. Deux fouilles ont récemment permis de documenter deux longs tracés autour de *Brocomagus*-Brumath, la capitale de la cité (**fig. 1**). Le premier correspond à un tronçon de la voie reliant Brumath à Saverne, puis Metz, sur le site de Bernolsheim-Mommenheim, à l'ouest de Brumath. Le second a été découvert à quelques kilomètres au sud de Brumath, à Vendenheim. Il appartient à l'axe qui liait Brumath à Strasbourg. Cette route appartenait à une voie majeure qui longeait le Rhin et qui liait Augst à Mayence. Ces découvertes permettent de renouveler nos connaissances sur les infrastructures routières régionales et de mieux comprendre les accès à la capitale des Triboques à la période romaine.

Cet article a pour objectif de présenter les deux tronçons récemment découverts et de les replacer dans le réseau routier régional et extrarégional.

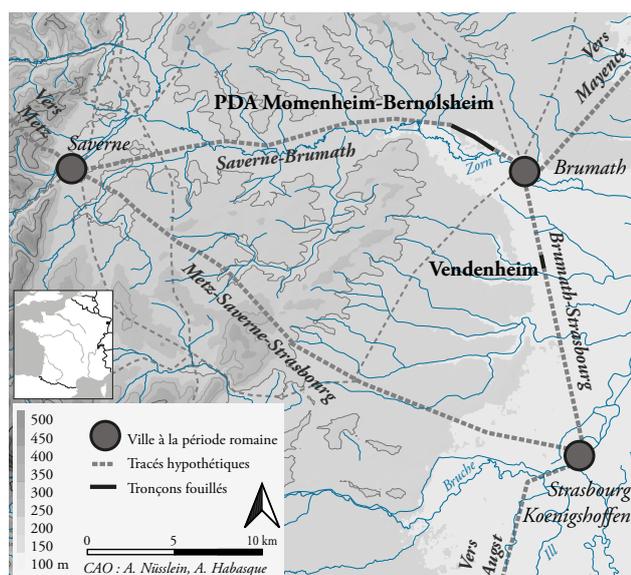


Figure 1 : le réseau de voies autour de Brumath.
DAO : A. Nüsslein, A. Habasque-Sudour.

BERNOLSHEIM-MOMMENHEIM

Le site de Bernolsheim-Mommenheim, fouillé par le Pôle Archéologique Interdépartemental Rhénan entre 2011 et 2014 (responsables : Céline Leprovost et Félix Fleischer) [1], a révélé une portion de la voie reliant Brumath-*Brocomagus* à Saverne-*Tres Tabernae*, via la vallée de la Zorn. Cette route permet de rejoindre à Saverne la voie qui va de Strasbourg-*Argentorate* à Metz-*Divodurum Mediomatricum* (**fig. 1**).

Son tracé et ses caractéristiques sur le site ont été précisés par des diagnostics, une prospection géophysique et la fouille de quatre tronçons (**fig. 2**). Précisons que la voie a été étudiée avec des méthodes d'enregistrement et un vocabulaire parfois différents. En outre, la voirie présentait un mauvais état de conservation qui rendait sa lecture difficile. Ces aspects ont complexifié l'étude de l'ouvrage dans sa globalité.

Notons qu'il s'agit à l'heure actuelle du plus grand tronçon de route romaine documentée à ce jour dans le département du Bas-Rhin.

MORPHOLOGIE

Son tracé, reconnu sur environ 1500 m de long, est orienté selon un axe sud-est - nord-ouest. Il présente un coude (zone 9), à l'endroit où un possible embranchement marque le départ probable d'une deuxième voie de moindre importance (4,8 m de large). Les coupes relevées sur le tracé montrent que l'ouvrage a fait l'objet d'au moins quatre phases d'aménagements, identifiées par le creusement des fossés bordiers. Il n'est toutefois pas possible d'affirmer si les différents réaménagements observés dans les coupes sont contemporains d'un profil à l'autre. Les modifications relevées sur les coupes concernent donc les phases d'aménagement propres à l'endroit où le profil a été documenté.

La largeur de l'ouvrage entre les fossés bordiers reste relativement régulière tout le long du tracé, et ce, quelle que soit la phase d'aménagement : elle varie entre 6,9 m et 15,6 m, pour une moyenne de 12,8 m. En outre, les caractéristiques de la voie semblent toujours rester les mêmes. Elle se compose ainsi, pour chaque phase observée :

[1] NÜSSLEIN *et al.* 2023.

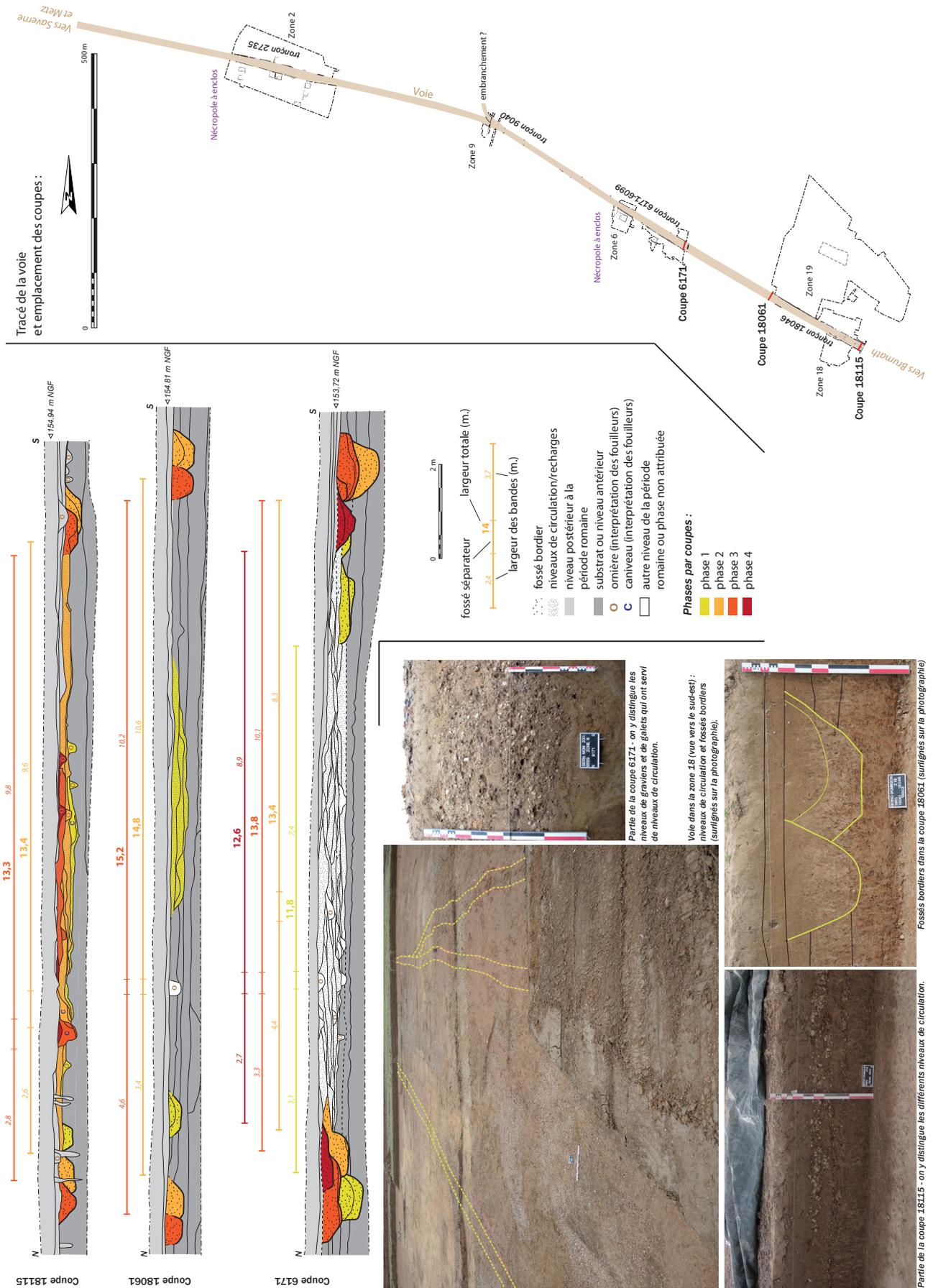


Figure 2 : coupe, photographie et plan de la voie Brumath-Metz à Bernolsheim-Mommenheim. DAO : A. Nüsslein.

- D'un fossé bordier pour chaque côté de la voie. Leur profil et leur dimension sont relativement réguliers tout le long du tracé. Leur largeur varie entre 0,37 et 3 m, pour une moyenne de 1,09 m. Leur profondeur observée est de 0,10 à 0,76 m, pour une moyenne de 0,33 m. Leur comblement, en général une seule couche, se compose majoritairement d'éléments provenant de l'encaissant ;
- D'un ou plusieurs niveaux de circulation et de recharges d'épaisseur variable. Ils sont majoritairement composés de graviers et, lors des différentes phases de réaménagements, de graviers fins et de petits galets plus ou moins denses et compactés, mêlés à du limon argileux ou sableux. Entre ces niveaux s'intercalent parfois des couches moins denses en graviers. Ces dernières pourraient correspondre à des niveaux de préparation pour la couche de circulation. L'épaisseur cumulée de toutes ces couches varie entre 0,40 et 0,70 m ;
- Un possible fossé séparateur dans la partie septentrionale de la voie. Lors de la fouille, des creusements repérés dans l'espace de circulation, principalement visibles en coupe, ont été interprétés comme des ornières, des caniveaux ou de simples creusements. En mettant en relation les différentes coupes réalisées, il est possible de constater que certaines de ces excavations, les plus conséquentes, sont systématiquement positionnées dans la partie septentrionale de l'espace de circulation et à une distance relativement régulière du fossé bordier nord. Nous proposons donc d'interpréter certaines de ces structures observables sur l'ensemble du tracé comme des fossés permettant de séparer la voie en deux parties. Ces possibles séparateurs possèdent généralement des parois tronconiques ou en forme de cuvette et un fond concave. Leur largeur observée est comprise entre 0,30 et 0,70 m et leur profondeur peut atteindre 0,40 m. À partir de cette interprétation, peut être identifiée une bande de circulation principale (réservée aux véhicules et aux éventuels passages de troupes?) sur le flanc méridional dont la largeur, relativement constante d'une phase d'aménagement à l'autre, varie entre 7,7 et 10,6 m (moyenne de 9,2 m) et une petite bande de circulation sur le côté septentrional (destinée à la circulation des piétons?), dont la largeur relativement régulière d'une phase d'aménagement à l'autre, varie entre 2,6 et 4,4 m (moyenne de 3,5 m).

DATATION

La rareté du mobilier découvert ne permet pas d'établir finement la période d'utilisation de l'ouvrage ni de dater ses différentes phases d'aménagement avec certitude. La céramique est globalement datée du I^{er} siècle apr. J.-C., voire potentiellement avec une prolongation possible dans le courant du II^e siècle. La présence d'un sesterce de Claude avèrerait une fréquentation au I^{er} siècle apr. J.-C.

L'implantation, à la fin de l'époque augustéenne, d'enclos funéraires au bord du tracé et parallèles à ce dernier dans les zones de fouille 2 et 6 indique que la voie est aménagée au plus tard durant de cette période.

L'identification d'un denier de Marc-Antoine (35-31 av. J.-C.) dans un niveau de roulement confirmerait une datation au cours de la période augustéenne. Concernant son abandon, aucun élément dépassant le II^e siècle n'a été découvert sur l'ouvrage. Il n'est toutefois pas impossible que cette voie, en raison de son importance dans le réseau routier régional, continue à être empruntée après le Haut-Empire.

Notons encore que la présence de tombes protohistoriques près de la future voie suggère que l'axe Brumath-Saverne, dont l'implantation a lieu à la période augustéenne, est installé sur ou à proximité d'un axe de circulation plus ancien qui suivait probablement déjà le tracé de la vallée de la Zorn.

INSERTION DANS LE RÉSEAU RÉGIONAL

Le tronçon de route découvert appartient à un axe majeur qui permet de joindre directement deux capitales de cité, celle des Triboques (Brumath) et celle des Médiomatriques (Metz). Cette voie ne figure cependant dans aucun document d'époque romaine, ni sur la *Table de Peutinger*, ni sur l'*Itinéraire* d'Antonin et aucune borne n'atteste son itinéraire.

Comme beaucoup de voies, son existence est en fait suggérée par les savants régionaux des XVII^e et XIX^e siècles. Son trajet supposé est notamment représenté au milieu du XIX^e siècle sur la « *Carte des routes romaines d'Alsace* » de L. W. Ravenez [2]. Son tracé et ses caractéristiques exacts étaient toutefois indéterminés à cette période. Avant la fouille réalisée à Bernolsheim-Mommenheim, la voie avait seulement fait l'objet de deux observations :

[2] SCHOEPFLIN 1849.

- Lors de la construction du canal de la Marne au Rhin dans la première moitié du XIX^e siècle, son tracé, dont les propriétés morphologiques n'ont pas été documentées, aurait été reconnu au nord du ban communal de Lupstein, sur la rive sud de la Zorn (à environ 14 km à l'ouest de Mommenheim) [3]. Le tracé à cet endroit n'est donc pas situé du même côté de la rivière que sur le site de Bernolsheim-Mommenheim ;
- À Brumath, rue de Hochstett [4], à proximité de la cité, la voie a été repérée dans le prolongement du tracé identifié sur le site de Bernolsheim-Mommenheim, à environ 2 km à l'est. Le petit tronçon découvert présente de fortes similitudes : axe nord-ouest — sud-est, niveaux de circulation en graviers, fossés bordiers, plusieurs phases de réaménagements et dimensions. L'état initial de la voie semble daté de la première moitié du I^{er} siècle apr. J.-C. Vers l'est, elle aboutit sans doute à l'angle nord-ouest du réseau viaire urbain orthogonal de la ville antique de Brumath. L'axe est vraisemblablement déclassé au IV^e siècle.

La fouille sur le site de Bernolsheim-Mommenheim permet donc d'apporter de nouveaux éléments pour mieux comprendre cette route. En outre, même s'il n'est pas mentionné dans les sources écrites, cet axe, au vu de ses caractéristiques (largeur et double piste probable), devait constituer une route importante qui permettait de raccorder les capitales de deux cités voisines, et plus globalement, le Plateau lorrain au Rhin Supérieur par la route reliant Augst à Mayence et qui passait par Brumath. C'est un tronçon de cette voie que nous allons désormais présenter.

LA VOIE BRUMATH - STRASBOURG À VENDENHEIM

En 2017, à la sortie sud de Vendenheim, la voie romaine reliant Brumath à Strasbourg a été fouillée par Archéologie Alsace [5]. Ce tronçon fait partie de la voie qui relie Augst à Mayence. Deux états de voie romaine ont été mis à jour. Dans les deux cas, la chaussée se poursuit sous l'actuelle RN 2063. Quatre phases ont été identifiées, de la première moitié du I^{er} siècle à la fin du IV^e siècle apr. J.-C., voire du V^e siècle (fig. 3).

[3] LEVY-MERTZ 1849.

[4] PETER 2011.

[5] HABASQUE-SUDOUR 2019 et 2022.

PREMIER ÉTAT DE LA VOIE

Le premier état est marqué par la présence d'une voie faite d'un mélange de galets et de graviers pris dans une matrice de limon sableux beige et située dans l'angle sud-ouest de l'emprise et visible sur environ 50 m de long. La portion observée correspond au flanc oriental de l'axe. L'utilisation peut être datée, avec prudence, par un as de Néron et, au plus tôt, de la seconde moitié du I^{er} siècle apr. J.-C.

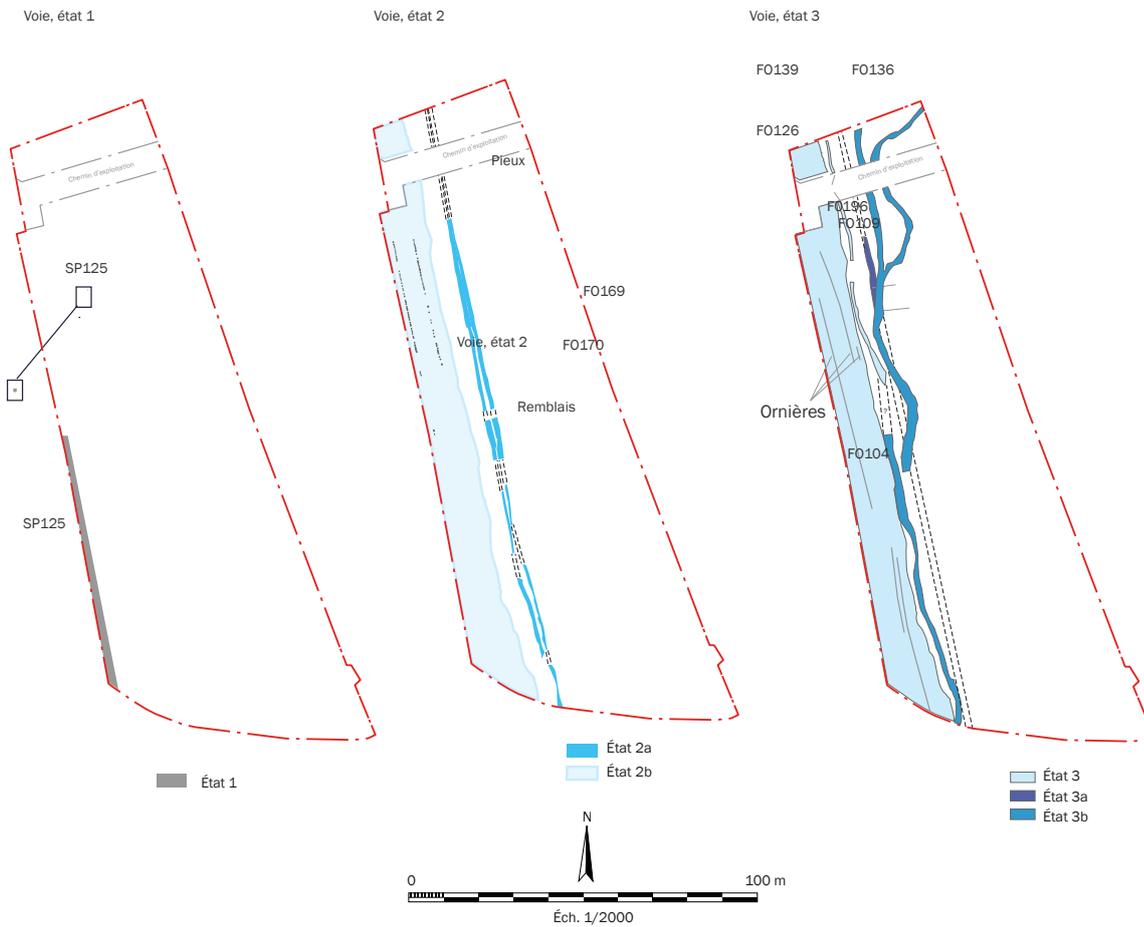
La chronologie relative permet d'envisager une fourchette chronologique pour son usage. La bande de roulement (voie 1) est scellée par les remblais préparatoires d'une seconde voie (voie 2), datés de la période antonine. Cette première chaussée a pu donc être utilisée de la seconde moitié du I^{er} siècle jusqu'à la seconde moitié du II^e siècle. Celle-ci reste active pendant le début des travaux de la seconde voie.

Toutefois, dès la première moitié du I^{er} s. apr. J.-C., une voie devait déjà relier le camp tibérien de Strasbourg à la capitale de cité Brumath dont les éléments les plus anciens datent du premier quart du I^{er} siècle. Ce probable état, qui pourrait appartenir certainement au réseau d'Agrippa, est peut-être conservé sous la RN actuelle.

DEUXIÈME ET TROISIÈME ÉTAT DE LA VOIE

L'opération de fouille a permis de documenter la création d'une seconde voie et les conséquences sur le territoire qu'elle traverse. La date du début des travaux n'est pas connue de façon précise. Cette initiative de reconstruction de la voie est sans doute liée à plusieurs facteurs politiques comme la création de la *Germania Superior*, l'arrivée de la VIII^e légion à la fin du I^{er} siècle apr. J.-C. ou le développement grandissant de la capitale de cité Brumath. Ces travaux d'envergure et d'ingénierie traduisent une volonté et un financement publics et sont probablement effectués par les militaires. Cette nouvelle voie a été suivie sur 170 m de long et sur 12 m de largeur. Cette route est un réaménagement plus conséquent qui fait fi des obstacles, annexant au passage une sépulture à crémation bordant la voie précédente. La phase de construction (voie 2, état 2) débute par l'installation de deux fossés limites, strictement parallèles (orientés N-12° O) et distants de 6 m. Ils circonscrivent l'espace public routier dédié à l'ouvrage. Cette étape traduit le travail d'arpentage et de cadastration.

Les travaux se poursuivent avec la plantation de deux rangées parallèles de pieux en bois, espacés de 7,70 m et distants de 30 à 40 cm. Les pièces de bois, en chêne, ont un diamètre qui varie entre 6 et 11 cm.



Voie, état 1



Voie, état 2a



Voie, état 2b



Voie, état 3

Figure 3 : plan des états 1, 2 et 3 et photographies de la voie Brumath-Strasbourg à Vendenheim. DAO : A. Habasque-Sudour.

Les longueurs conservées varient entre 40 cm et 1,20 m. Les bois sont taillés en biseau à la pointe, l'écorce est conservée. Les pieux ont très probablement été plantés dans le paléosol humide, avant l'apport des remblais, de telle sorte que la partie sommitale des pieux dépassait de la surface d'enfoncement. L'apport des remblais s'effectuait dans une seconde étape et recouvrait les pieux. Un revêtement composé de galets et de graviers recouvrait le tout.

La mise en place des pieux et de remblais garantit à la fois une meilleure stabilité de la chaussée et permet d'isoler la bande de roulement d'un sol humide. Cette découverte archéologique illustre cette méthode décrite par l'auteur antique Stace [6] qui explique comment on améliore l'assiette d'une voie : « sol qu'on améliora par le pilonnage, la plantation de pieux formant pilotis... ». Ces bois ont été coupés dans un intervalle compris entre le 1^{er} siècle av. et la fin du 1^{er} siècle apr. J.-C. (datations au radiocarbone). La couche de remblai a livré un *dupondius* de Faustine II qui donne un *terminus post quem* de 161. Les premiers fossés de délimitation sont abandonnés pendant la phase de construction.

D'après les observations effectuées, la voie est installée de façon massive en une fois. Les états successifs des fossés limites (états 3a et 3b) permettent seuls d'identifier les étapes d'entretien pendant la phase d'utilisation. Les fossés bordiers n'apportent pas d'éléments chronologiques précis. L'utilisation de cette seconde voie couvre une longue séquence, de la période antonine jusqu'à la fin du 4^e siècle, voire du 5^e siècle.

Les comblements de fossés recouvrent les parois des creusements et forment un dôme que l'on peut interpréter comme un débordement. Les diverticules sinueux pourraient être la conséquence de l'obstruction des fossés qui entraîne des coulées boueuses qui recouvrent la bande de roulement. Les fossés et la chaussée ne sont plus entretenus. Ces niveaux forment la base d'un paléosol. Les monnaies théodosiennes trouvées sur la bande de roulement fixent un *terminus post quem* qui indique que le paléosol n'a pu se constituer, au plus tôt, qu'à la fin du 4^e siècle, voire au début du 5^e siècle.

La partie orientale de la chaussée ne devait plus être praticable et n'était plus visible dans le paysage à la toute fin de l'Antiquité. La chaussée centrale, actuellement sous la RN, continue probablement à être en usage pendant le Moyen Âge, comme le suggère la présence de fers à cheval et de plusieurs sites alto-médiévaux situés à proximité immédiate de cet axe.

INSERTION DANS LE RÉSEAU RÉGIONAL ET EXTRARÉGIONAL

D'après les sources littéraires antiques (Strabon, *Géographie* IV, 6, 11 ; *La Table de Peutinger*, *Itinéraire* d'Antonin et *Cosmographie* de Ravennate), les étapes de Strasbourg et de Brumath appartiennent à un itinéraire suprarégional.

Strabon parle du réseau routier mis en place par Agrippa dans le dernier quart du 1^{er} siècle avant notre ère et d'un « embranchement » qui conduit vers le Rhin par l'axe Strasbourg à Seltz, Spire puis Mayence, auquel pourrait correspondre le premier état de la voirie (phase d'utilisation). Dans l'*Itinéraire* d'Antonin, daté du 3^e siècle ou du début du 4^e siècle, le tracé Strasbourg-Brumath est rattaché au grand itinéraire *Item per ripam Pannoniae a Daurono in Gallis ad leg XXXusque* qui relie la Serbie à la Rhénanie du Nord-Westphalie et plus précisément Augst à Mayence.

La Table de Peutinger (segment III), de l'Antiquité tardive, illustre Brumath et Strasbourg, un axe qui se situe entre le Rhin et la « forêt des Vosges ».

Dans la *Cosmographie de Ravennate* par l'Anonyme de Ravenne [7], daté probablement du haut Moyen Âge, les étapes de Brumath-Strasbourg relèvent de la route Worms-Spire-Strasbourg-Augst.

Aucune borne n'a été trouvée entre Strasbourg et Brumath. Les données épigraphiques concernent cinq bornes découvertes entre Brumath et Seltz (dont quatre dédicaces et une borne anépigraphe). Elles sont majoritairement datées du 3^e siècle et correspondent au retour progressif de la frontière sur le Rhin.

L'axe Brumath - Strasbourg est mentionné depuis le xviii^e siècle puis au xix^e siècle par J.-D. Schoepflin, L.-W. Ravenez [8] et le colonel de Morlet [9] qui admettent que la RN 2063 (actuelle route reliant Strasbourg à Brumath) reprend le tracé de la voie romaine.

La voie est observée à plusieurs reprises à Strasbourg, à Schiltigheim, à Lampertheim, à Brumath et depuis peu à Vendenheim. À Strasbourg, la route partant du camp en direction de Brumath prolonge la *via principalis*.

[6] *Silvae*, IV, 3, 40.

[7] RAVENNATE.

[8] SCHOEPFLIN, RAVENEZ 1849-1852.

[9] DE MORLET 1860-1861.

Elle a été repérée successivement :

- 8 rue du Dôme [10],
- 3-8 place Broglie [11],
- 30 de la rue de la Mésange et au carrefour de la rue de la Nuée Bleue et de la place Broglie et au 25 rue de la Nuée Bleue [12].

À Schiltigheim, à 1,8 km au nord du camp, la voie est documentée à proximité du cimetière Sainte-Hélène [13].

La route est observée à plusieurs reprises, mais sans précisions entre Schiltigheim et Lampertheim [14].

Au sud de Brumath, à environ 3 km au nord de Vendenheim et à 10 m à l'est de la RN 2063, au niveau de la rampe d'accès à l'autoroute A4, la voie est épaisse de 0,50 m et présente cinq horizons [15].

Dans le quartier du *Stephansfeld* à Brumath, l'axe est observé à deux reprises [16]. Le prolongement de la voie dans Brumath est sujet à de nombreuses questions.

L'ARRIVÉE ET LA TRAVERSÉE DES DEUX VOIES DANS BRUMATH

Le prolongement de la route (Brumath-Strasbourg) et son entrée dans Brumath restent inconnus.

Plusieurs hypothèses sont proposées depuis le XIX^e siècle par les différents auteurs qui privilégient soit un prolongement via le *cardo maximus*, soit par un *cardo* secondaire situé à l'ouest [17].

Les sources antiques (voir *supra*) nomment *Saletione* (Seltz) ou *Concordia* (*Altenstadt-Wissembourg* ou *Lauterbourg*?) comme les prochaines étapes après Brumath. En retenant Seltz ou Lauterbourg pour *Concordia* (attribution indéterminée) comme prochaine destination, la voie peut bifurquer à l'ouest de Brumath. La voie Brumath-Seltz-Mayence (ou un *cardo* secondaire?) est coupée en 1978 lors de la construction du Lotissement des Tilleuls [18].

Le *cardo maximus* peut aussi prolonger l'axe et se diriger ensuite vers *Altenstadt-Wissembourg* pour *Concordia*. Le *cardo maximus* est repéré place de la Liberté au niveau de l'intersection entre la rue du Général Rampont et la rue Raymond Poincaré puis place Victor Fischer, des niveaux « augustéens » sont identifiés [19].

La voie Brumath-Saverne aboutit à l'angle nord-ouest du réseau viaire urbain de Brumath. Cet axe secondaire qui relie l'ouest de la ville à la voie a été repéré probablement rue du Général de Gaulle en 2003 [20] et rue de Hochstett en 2011 [21].

Sa relation avec la trame orthonormée de la capitale des Triboques est encore indéterminée. En outre, l'emplacement du carrefour des deux voies n'est pas localisé.

CONCLUSION

Les deux tronçons de voies présentés apportent de nombreuses informations sur la morphologie et la chronologie de deux axes majeurs dont le point commun est l'étape de Brumath, ville capitale, qui est bien connectée au réseau de communication à longue distance.

Ces voies permettent en effet de relier le plateau lorrain au Rhin Supérieur et le sud de la vallée du Rhin à son cours inférieur.

L'importance de ces routes est bien visible dans la morphologie et l'évolution des tracés documentés. Les deux tronçons sont composés d'une bande de roulement massive d'une largeur d'au moins 12 m, composée de graviers, de sable et de limon soutenus par des niveaux de préparation, et de fossés bordiers qui protègent l'infrastructure.

À Vendenheim, la voie est supportée par des pieux en bois et à Brumath, le tracé est peut-être composé de deux bandes de roulement [22].

[10] FORRER 1927.

[11] SCHAEFFER 1930.

[12] CAG 67/2.

[13] GOEHNER 1922.

[14] STIEBER 1958.

[15] KERN 1978.

[16] PÉTRY 1982.

[17] RIFF 1912; KERN 1978.

[18] KERN 1978, p. 47.

[19] KERN 1978, p. 37.

[20] CHÂTELET 2003, p. 19.

[21] PETER 2011.

[22] Cette caractéristique existait peut-être aussi à Vendenheim, mais l'emprise totale de la voie n'a pas pu être observée.

Les deux axes ont fait l'objet de plusieurs phases de réfections/réaménagements qui témoignent aussi de l'intérêt des autorités pour maintenir ces deux axes stratégiques en état afin d'assurer le passage des troupes présentes à Strasbourg dès la période tibérienne et le bon fonctionnement des échanges entre les différentes cités et provinces situées le long du Rhin.

La connaissance archéologique sur ces infrastructures routières paraît aussi décisive pour comprendre l'organisation du territoire au début de la période romaine et notamment la mise en place de la ville de Brumath dont la période de fondation est encore mal déterminée. Le tronçon de la voie Brumath-Saverne découvert à Bernolsheim-Mommenheim est mis en place au cours de la période augustéenne, au plus tard [23].

Il est donc probable que la construction de cette voie soit contemporaine du programme routier d'Agrippa. C'est peut-être aussi le cas pour la route repérée à Vendenheim [24].

En considérant la mise en place des deux voies à la période augustéenne, il est possible de suggérer que la naissance de *Brocomagus* soit contemporaine, voire antérieure.

La fouille de différents tronçons de ces deux voies permettra en tout cas d'affiner leur chronologie et de fournir de nouveaux indices pour comprendre l'évolution de l'aménagement du territoire.

Il s'agit aussi désormais de s'intéresser aux autres voies découvertes nouvellement dans la région [25] afin de produire une synthèse globale sur le réseau routier de la cité des Triboques. Ce travail permettra de réaliser un bilan critique des hypothèses et des données anciennes, de comparer les informations récentes avec celles d'autres régions, de replacer les voies dans le réseau extrarégional et surtout d'effectuer une cartographie chronologique du réseau afin d'apporter de nouvelles connaissances sur l'évolution du territoire. ■

[23] Notons néanmoins qu'un axe de passage existait probablement déjà avant la période romaine (voir *supra*).

[24] Rappelons que les indices chronologiques sont maigres pour dater la mise en place de cette voie à Vendenheim. Précisons aussi que la première occupation militaire de Strasbourg est à placer à la période tibérienne (MARTIN 2013).

[25] Plusieurs exemples de sites inédits peuvent être cités : Hurtigheim-Stutzheim, Kolbsheim, ou encore Fegersheim (fouilles sur des projets routiers – société Éveha).

BIBLIOGRAPHIE

- CHATELET, Madeleine, 2003**, *Brumath (Villa Urbana), sur un chemin romain, D.F.S. de la fouille d'évaluation archéologique*, Inrap Grand Est Sud, Dijon.
- FLOTTÉ, Pascal, FUCHS, Mathieu, 2000**, « Le Bas-Rhin (67/1). Carte archéologique de la Gaule », *Académie des Belles Lettres*, 765 p.
- FORRER, Robert, 1927**, *Strasbourg-Argentorate*, Strasbourg, p. 654-655.
- GOEHNER, Charles, 1922**, « Découverte de vestiges de la route romaine à Sainte-Hélène près de Schiltigheim », *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire d'Alsace*, 49-52, p. 48-53.
- HABASQUE-SUDOUR, Audrey, 2019**, *Vendenheim, Bas-Rhin, A 355 Contournement Ouest de Strasbourg, tronçon 6, site 6-2. Les marges d'un habitat rural de la fin de l'âge du Fer et un tronçon de la voie antique reliant Strasbourg à Brumath : anthropisation d'une zone humide, volume 1*, 016804, Rapport Final d'Opération (fouille préventive), Archéologie Alsace, Sélestat.
- HABASQUE-SUDOUR, Audrey, 2023**, « La fouille de Vendenheim (Bas-Rhin), aux lieux-dits Betsch et Aue : apports à la connaissance de la voie romaine entre Brumath et Strasbourg », *Revue Archéologie de l'Est*, 71, p. 229-263.
- KERN, Erwin, 1978**, *Étude archéologique de Brumath-Brocomagus d'après les observations effectuées entre 1968 et 1978*, Thèse d'Université, Université de Strasbourg, Strasbourg.
- LEVY-MERTZ, Georges, 1984**, « Lupstein », *Encyclopédie de l'Alsace*, Paris, p. 48-61.
- MARTIN, Stéphane, 2013**, « La première occupation militaire romaine de Strasbourg (Bas-Rhin) », *Gallia*, 70 (2), p. 59-89.
- MORLET DE, Charles Gabriel, 1860-1861**, « Notices sur les voies romaines du département du Bas-Rhin (arrondissements de Strasbourg, de Saverne et de Wissembourg) », *Bulletin de la Société pour la Conservation des Monuments Historiques d'Alsace*, 1, 4.
- NÜSSLEIN, Antonin, ROTH-ZEHNER, Muriel, BEBIEN-DABEK, Cécile (dir.), BOLLY, Alexandre, BONNAIRE, Emmanuelle, CONY, Alexandra, DHESSE, Priscille, FLEISCHER, Félix, HABASQUE-SUDOUR, Audrey, HIGELIN, Mathias, HUTIN, Thomas, MULOT, Agathe, PELISSIER, Amélie, PUTELAT, Olivier, WUSCHER, Patrice, 2022**, *BERNOLSHEIM, MOMMENHEIM, Bas-Rhin Plateforme Départementale d'Activités de la région de Brumath, Volume 7 : Les occupations Antiques*, Rapport de fouille préventive, Archéologie Alsace, Sélestat.
- PETER, Christian, (dir.) 2011**, *Brumath (67) : 1a rue de Hochstett*, rapport de fouille préventive, PAIR, Sélestat.
- PETRY, François, 1982**, « Informations archéologiques (Bas-Rhin) », *Gallia*, 40, 2, p. 347-371.
- RAVENNE (ANONYME DE)**, *Cosmographia*, IV, 26, I-36.
- RIFF, Adolphe, 1912**, « Ein frühromisches Gräberfeld in Stephansfeld bei Brumath », *Anzeiger für Elsässische AltertumsKunde*, 12, p. 232-242, pl. XXXIII-XXXIV.
- SCHAEFFER, Adolphe, 1930**, « Fouilles romaines à Strasbourg, place Broglie (1926-1929) », *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire d'Alsace*, 81-84, 1930, p. 264-270.
- SCHOEPFLIN, Jean-Daniel, 1849**, *L'Alsace illustrée, ou recherches sur l'Alsace pendant la domination des Celtes, des Romains, des Francs, des Allemands et des Français*, 3, Paris.
- STIEBER, Arthur, 1958**, « Observations et fouilles archéologiques en 1958 dans le département du Bas-Rhin », *Cahiers alsaciens d'archéologie d'art et d'histoire*, 2, p. 25-26.
- STRABON**, *Géographie*, Livre IV, éd. François Lasserre, CUF, Les Belles Lettres, Paris, 2012.