

AMBRUSSUM – E.N.S : 8 janvier 2008

Le site

C'est grâce à sa position sur la voie Domitienne que le nom d'*Ambrussum* a été conservé par plusieurs itinéraires antiques : en particulier la Table de Peutinger, document peut-être dérivé d'une carte du monde établie sous Auguste mais sans doute retouchée à plusieurs reprises (Fig. 1). Il est également connu sur deux monnaies émises peu avant notre ère pour affirmer la puissance et l'autonomie d'*Ambrussum* au sein des Volques. Le souvenir d'*Ambrussum* s'est perpétué dans le nom du pont, le pont Ambroix, qui permettait à la voie de franchir le Vidourle (Fig. 2). Il n'en reste qu'une arche isolée au milieu du fleuve, mais il en comptait au moins neuf.

À la fin du IV^e s. av. J.-C., l'oppidum se développe sur une colline à l'intérieur d'une fortification en pierres caractérisée par de nombreux bastions (Fig. 3). Des sondages profonds, pratiqués à proximité du pont, ont montré que l'habitat ne se limitait pas à l'enceinte. Sous la station routière, on a également trouvé une partie de la nécropole de cette époque, l'emplacement d'un bûcher et une vingtaine de fosses contenant des restes incinérés. Sur la colline, l'habitat correspondant a été masqué par des maisons à cour intérieure de la seconde moitié du I^{er} s. ap. J.-C.

Depuis 1980, les recherches portent sur le relais routier implanté, vers 30 av. J.-C., non loin du Vidourle (Fig. 4). On y a mis en évidence des auberges comportant une vaste cour derrière une entrée charretière (zones 1, 4 et 6), des bains à usage public (zone 8), une maison qui abritait une forge (zone 9) et un enclos cultuel, déjà fréquenté avant la création de la station (zone 11). Une partie de ce quartier se trouvait en zone inondable. Pour s'y maintenir, les occupants ont dû procéder, à plusieurs reprises entre 10 av. et 75 ap. J.-C., à de gros travaux de terrassements. Mais ce ne sont pas les crues qui causèrent l'abandon des lieux. La station connue, semble-t-il, un déclin lent et régulier à partir du milieu du II^e s., peu après l'abandon de la ville haute. La partie centrale du quartier fut abandonnée vers le milieu du III^e s. À la fin de l'Antiquité, n'étaient occupés que de grands bâtiments situés à la périphérie nord alors que des récupérateurs de matériaux exploitaient déjà les ruines voisines.

La fouille

Le programme triennal qui vient de s'achever (2005-2007) portait sur la fouille des quatre puits de la station routière, ainsi que sur de grands bâtiments (zone 12/20) qui couvrent plus de 1000 m² et qui sont occupés jusqu'à la fin de l'Antiquité. L'ensemble le plus ancien (îlot B, Fig. 5) peut se rapporter aux bâtiments officiels de la station : peut-être une hôtellerie réservée aux voyageurs de marque (un *praetorium* ?).

En effet, les deux entrées charretières de l'îlot se trouvent dans l'axe de la voie Domitienne de sorte que cet ensemble, qui compte parmi les plus importants du relais, était en quelque sorte « incontournable » pour les voyageurs. Cet îlot n'est pas encore entièrement reconnu : les sols de l'état initial n'ont pas été atteints, car on a choisi de s'arrêter sur les niveaux du début du II^e s. On pourra alors, sans préjudices pour de futures investigations, présenter un ensemble cohérent aux visiteurs du site. La dernière occupation est marquée par des sols de la seconde moitié du III^e s. qui précède la destruction (vers le début du IV^e s.). Au début du II^e s., cet îlot de 800 m², qui s'appuie au nord-ouest sur un triple mur formant soutènement, comportait deux corps de bâtiments sensiblement de même largeur et vraisemblablement pourvus d'un étage, entre lesquels on distingue trois espaces de circulation contigus : en avant de l'entrée sud, une galerie de façade caractérisée par cinq piliers en grand appareil (marqués sur la Fig. 5 par des pastilles rouges) et qui abrite un puits (PT519); derrière l'entrée ouest, une cour

de plan presque carré (11 x 13 m) ; entre les deux, une longue cour (7,60 m x 23 m) dont le sol est pavé, vers le début du II^e s., de manière à former une sorte de chaussée flanquée de trottoirs (Fig. 6).

Chaque corps de bâtiments comprend une série de pièces qui occupent toute leur largeur. Leur extrémité sud comporte une salle qui s'ouvre sur la galerie de façade et dont la superficie est de 22 m² environ. Les autres pièces, qui s'ouvrent sur la cour empierrée, sont de dimensions plus petites et sensiblement de même module (autour de 13,5 m²). Il n'y a guère que la partie nord du bâtiment le plus long pour rompre ce rythme puisqu'elle abritait deux unités plus vastes et de longueur sensiblement égale (9,50 à 10 m) qui s'ouvriraient chacune sur une cour.

Cette organisation d'ensemble a connu des aménagements qui ont pu entraîner des changements de fonction au cours des deux derniers siècles de l'occupation. C'est ainsi qu'une pièce supplémentaire a été aménagée au sud du bâtiment ouest, au détriment de la galerie qui a alors été fermée et pourvue d'une porte charretière. Ces transformations se sont accompagnées, dans la seconde moitié du III^e s., de changements dans l'organisation de ce bâtiment où l'accès à la cour a été fermé dans la moitié des pièces pour privilégier une disposition en enfilade et une circulation interne.

La deuxième partie de notre programme triennal concernait la fouille des quatre puits qui équipaient la station routière. La mise en place, par Jean-Marc Féménias, d'une plate-forme de travail conçue par ses soins a permis de travailler dans des conditions de sécurité optimum (Fig. 7). Le principal intérêt de ce type d'investigation est que les couches d'utilisation des puits nous livrent des matières organiques que l'on ne retrouve habituellement pas. En effet, le bois (ici les fragments d'un seau utilisé pour puiser l'eau trouvés, mais l'on a aussi retrouvé une louche en bois, un entonnoir, les poutres carbonisées provenant d'une charpente du bâtiment 12/20...), mais aussi les carporestes (graines et noyaux de fruits qui là se sont conservés bien que non carbonisés). Des objets sont également perdus au fond des puits : ainsi a-t-on par exemple trouvé deux stylets métalliques. Les conditions de ce type de fouilles en milieu humide, clos, et le plus souvent très étroit, imposent de stocker les sédiments pour ensuite les tamiser à l'eau au moyen de colonnes de tamis dont les mailles vont en se rétrécissant. Il faut ensuite trier tous les micro-restes ainsi récoltés avant de les confier pour analyse aux divers spécialistes concernés.

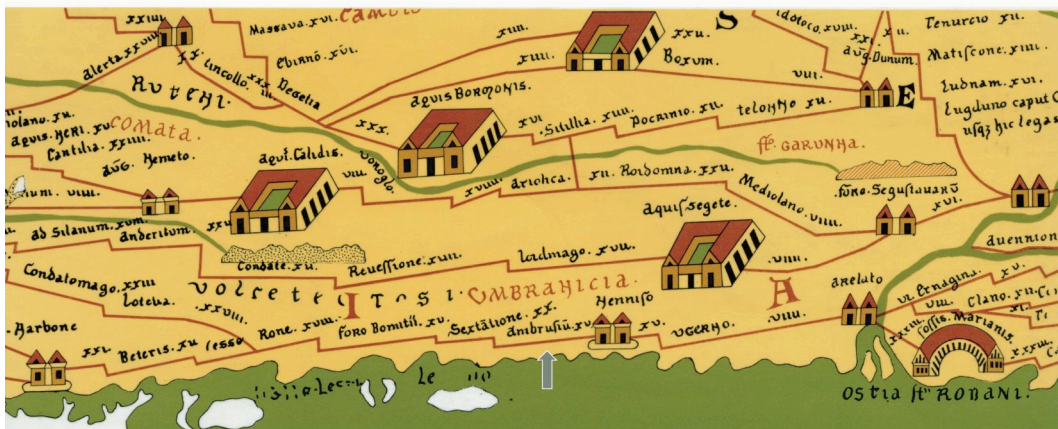
Le chantier-école

Le chantier-école d'*Ambrussum* accueille 15 personnes par stage, en priorité des étudiants qui souhaitent acquérir une expérience de fouille ou compléter leur formation de terrain ; il est également ouvert à des bénévoles. Il comporte surtout des activités pratiques sur le site et au dépôt de Villetelle (fouille, relevés, enregistrement et classement des données et des matériels, céramiques surtout). La formation reçue est étroitement liée au déroulement d'un grand chantier : organisation d'une fouille en contexte urbain, techniques d'enregistrement et de gestion des données de fouille, étude du paléo-environnement.

L'encadrement était assuré en 2007 par Jean-Luc Fiches et Véronique Mathieu (CNRS), Maxime Scrinzi (traitement du mobilier), Jérôme Marian, Olivier Mignot et David Tosna (responsables de secteurs). Jean-Marc Féménias et Gaël Piquès conduisent un programme complémentaire qui concerne la fouille de puits et le traitement des sédiments recueillis.

Figures

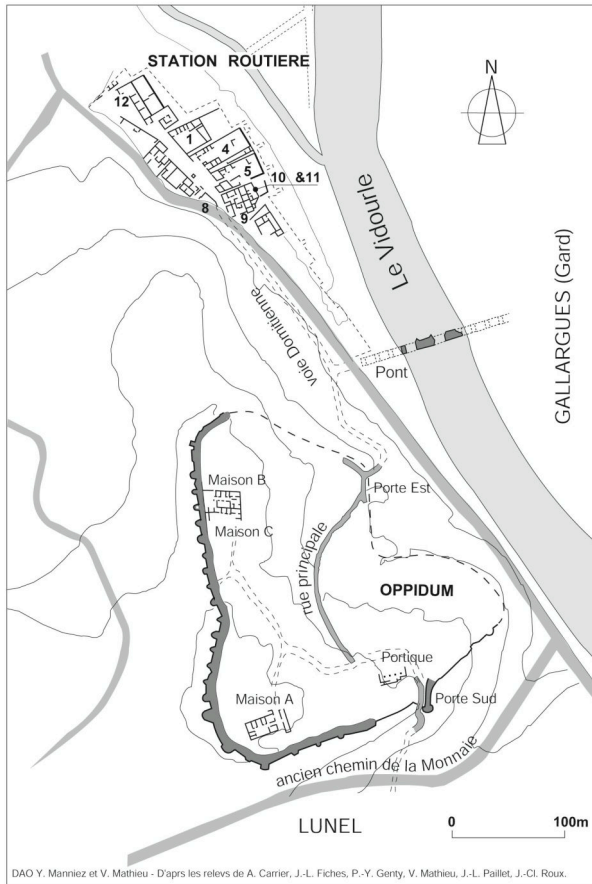
AMBRVSSVM



Extrait de la Table de Peutinger



Vue aérienne



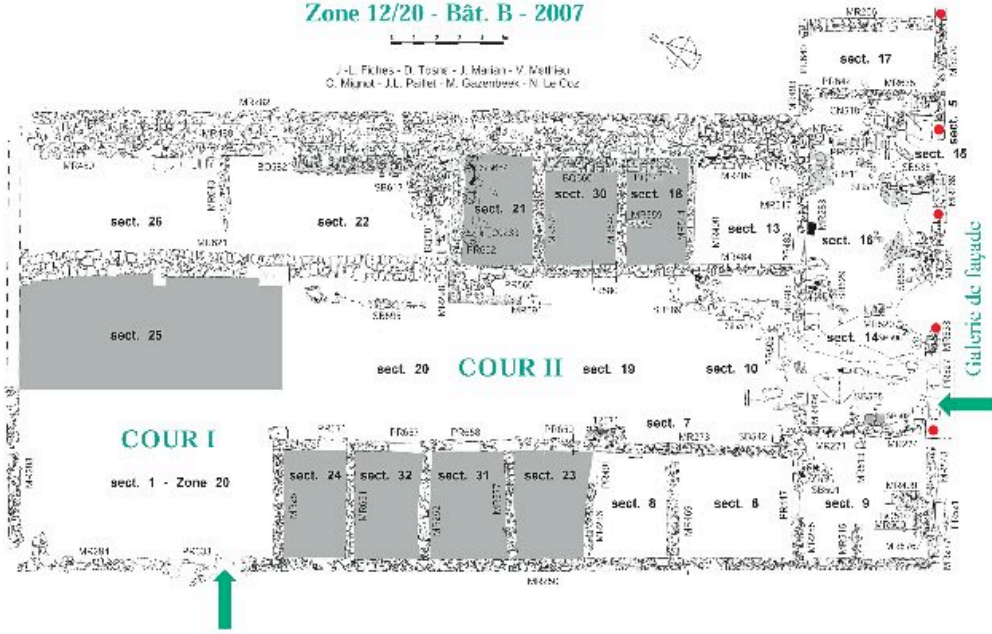
Plan général d'Ambrussum



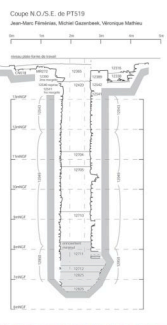
Station routière

AMBRUSSUM
Zone 12/20 - Bât. B - 2007

J.-L. Follies - D. Tsang - J. Malan - V. Mathieu
 O. Minart - J.L. Perlet - M. Gaudreault - N. Le Coc



Vue générale Cour II



Le puits