

CHAPITRE 4 : LA VOIE N° 9

En 2001, un grand sondage rectangulaire mesurant 45,50 m de longueur sur 6 m de largeur a été pratiqué en bordure du chemin agricole qui borde la butte d'Altkirch, au nord (chantier BK 07, **fig. p. 2**). Il était destiné à couper une nouvelle fois l'ancien Riedgraben, déjà observé plus au nord, au pied de la butte de Westergass (chapitre 1 – Annexe). Des négatifs de parois liées à des constructions de bâtiments à vocation agricole de datation moderne ont été relevés sous le niveau des labours (**fig. 4.1**). Le principal résultat de ce sondage réside dans la mise au jour d'une voie antique, de ses recharges successives de gravier, et des caniveaux associés à ses différents états d'utilisation (voie 9, **pl. h.t. 1**).



Fig. 4.1 Vue générale du chantier, avec la chaussée antique n°9 au premier plan.
Au fond, la trace noire rectiligne appartient à un bâtiment agricole moderne (photo M. Reddé).

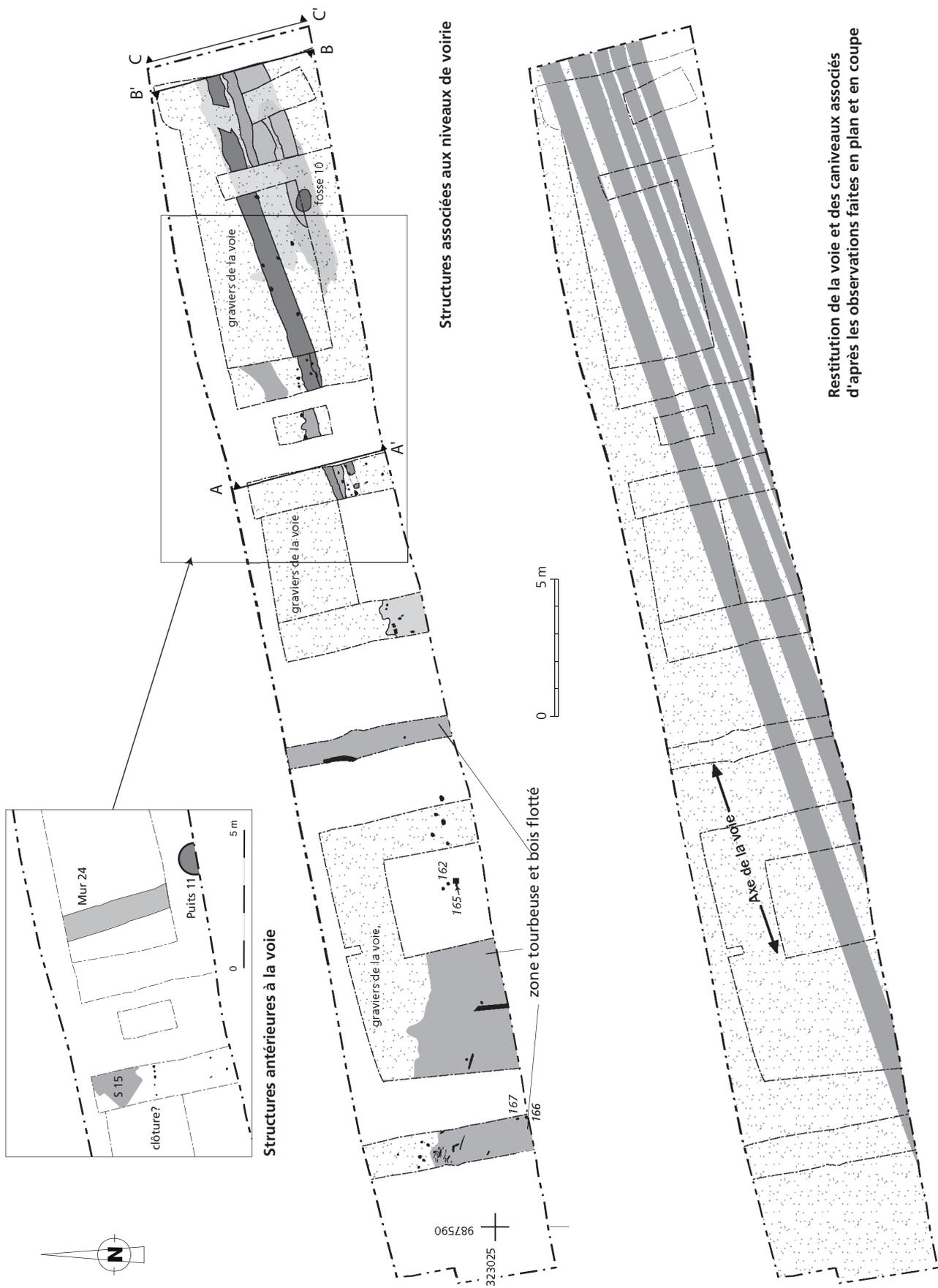


Fig. 4.2 Plan général de la fouille et tentative de restitution de la voirie (dessin, DAO B. Gissingier).

LE NIVEAU HUMIDE

Dans la moitié ouest de la fouille, une couche de sédiment sableux brun à noir mêlé de graviers fins, associé à des épisodes tourbeux et des fragments nombreux de bois flotté et de pieux épars, a été observée au-dessus du gravier naturel. Ces strates témoignent du passage d'un cours d'eau peu profond mais apparemment large, dont le débit était peu élevé, conduisant à la stagnation de l'eau et à un ensablement progressif. Ce ruisseau passait logiquement au pied de la butte, au point le plus bas du secteur. La présence de pieux de bois témoigne du fait que ce secteur humide a fait l'objet d'un aménagement probablement lié au franchissement du Riedgraben. Il a servi un temps de dépotoir, et de nombreux restes fauniques y ont été identifiés.

UNE PREMIÈRE OCCUPATION

Plusieurs éléments témoignent d'une première occupation, antérieure à la voie (**fig. 4.2**). En premier lieu a été identifié un solin de graviers, lié à l'installation d'une sablière basse (mur 24). Ce solin mesurait 80 cm de largeur et était orienté sud-sud-est/nord-nord-ouest. Il n'était relié à aucun autre élément de construction sur la surface du chantier. Aucun niveau de sol associé à ce reste de paroi n'était conservé.

La structure 15, de forme régulière, était caractérisée par un niveau de terre noire et orangée, probablement des fragments de pisé ayant appartenu à des constructions en matériaux périssables incendiés. Immédiatement au sud un alignement de cinq petits pieux en bois blanc, non datables, correspondait sans doute à une petite clôture.

Des vestiges de constructions très mal conservées et démolies étaient caractérisés par des amas plus ou moins épars de blocs de basaltes, plus rarement par de fins restes de mortier mêlés au niveaux de voirie.

Un puits circulaire, dont le cuvelage en bois était conservé, a été identifié contre la berme sud de la fouille (puits 11). Il mesurait près de 90 cm de diamètre. Positionné contre le mur 24, il n'a pas été fouillé en profondeur. Il est probable que le puits a été utilisé en même temps que le mur. Il a été comblé au cours du 1^{er} siècle ap. J.-C.

LA VOIE ET SES CANIVEAUX

Une structure composée d'une succession de niveaux de gravier damés et de poches de limon vert très induré plus ou moins étendues a été identifiée comme voie de circulation (**fig. 4.3**). On a dénombré jusqu'à cinq recharges successives, formant un feuilleté conservé sur une épaisseur allant jusqu'à 1 m à l'ouest du sondage (**fig. 4.4**). Le niveau supérieur de la voie, lorsqu'il était conservé, se présentait sous la forme d'un lit uniforme de petits graviers bien damés, dans une matrice limoneuse très indurée. La lecture des vestiges était entravée par la très grande homogénéité des composantes des différentes unités stratigraphiques, rendant les couches de gravier difficiles à distinguer les unes des autres. Les premiers niveaux de voirie épargnés par les labours ultérieurs apparaissaient autour de 185,70 m NGF. Une monnaie mal conservée d'Hadrien a été découverte dans une des recharges les plus récentes dans le sondage situé à l'ouest du chantier (US 23-03).

La chaussée était orientée selon un axe d'environ 110° ouest par rapport au Nord géographique (**fig. 4.2**). Il faut préciser qu'aucune coupe n'a pu être pratiquée sur l'ensemble de son emprise, puisque la fouille

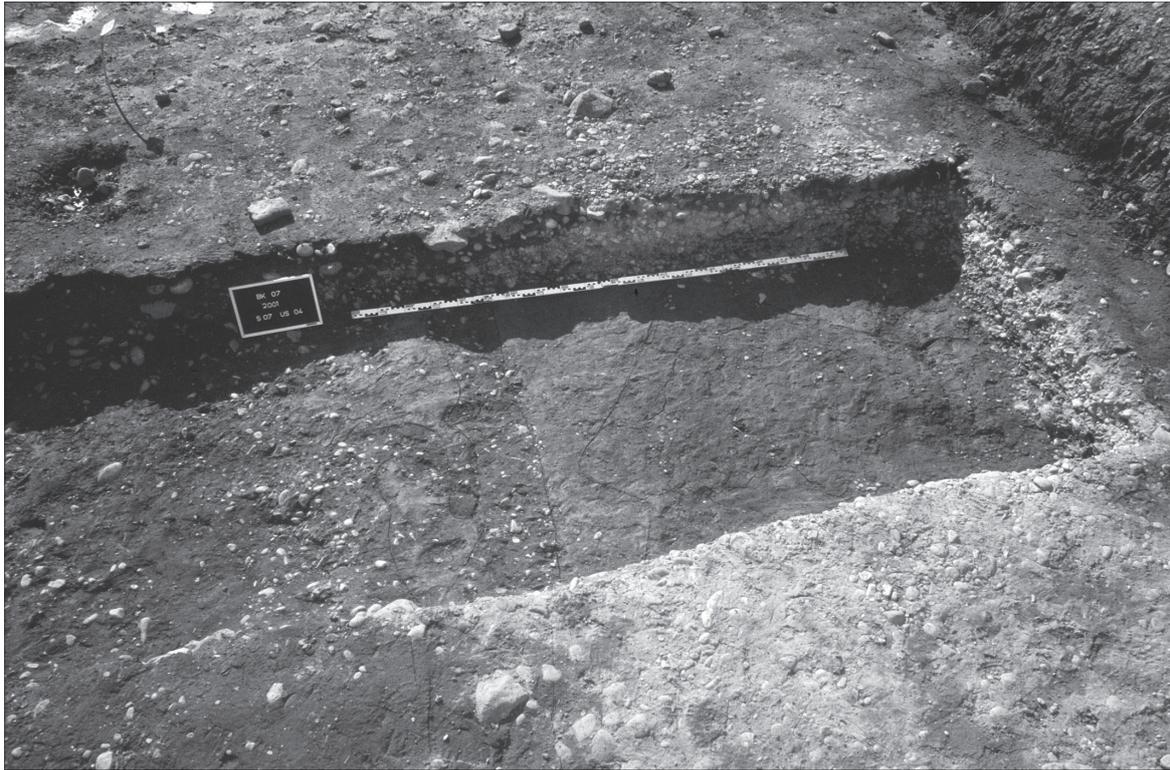


Fig. 4.3 Vue en coupe de la voie, en face de la coupe AA' (photo M. Reddé).

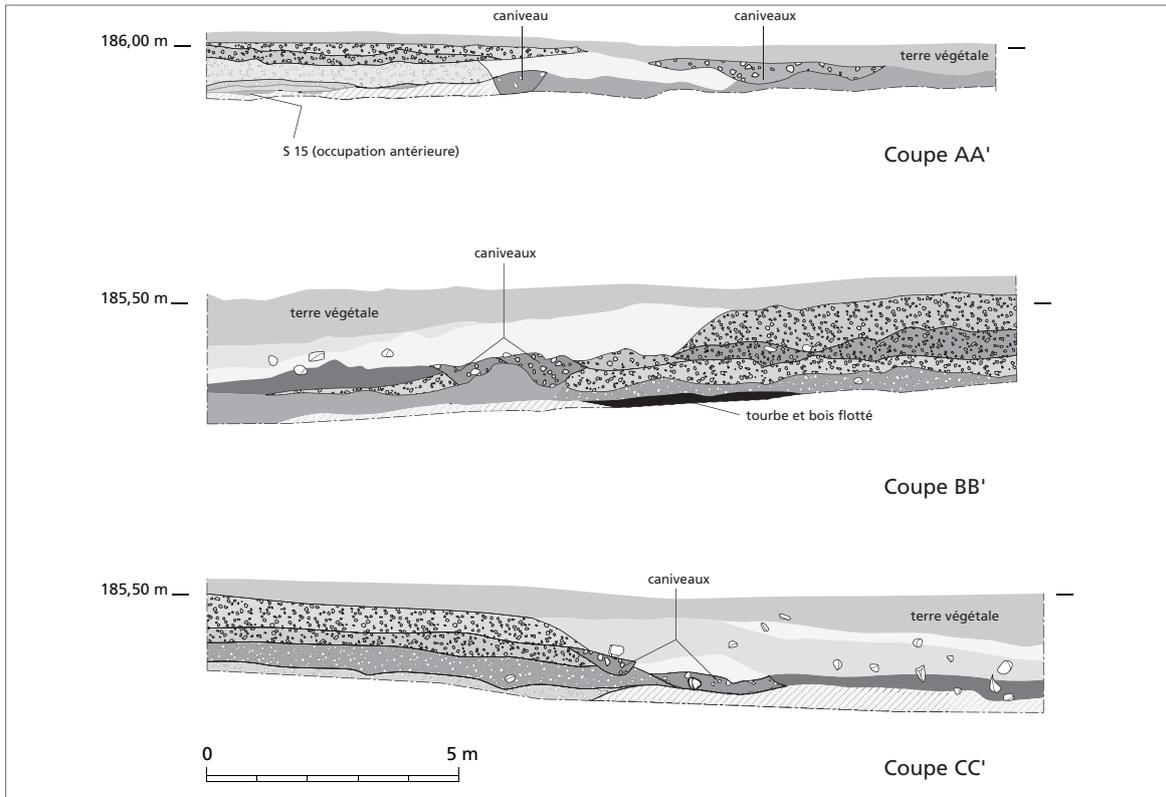


Fig. 4.4 Trois exemples de coupes (dessin, DAO B. Gissingier). Les US dont les contours sont surlignés en noir appartiennent aux niveaux de voirie (recharges, caniveaux). Au-dessous, il s'agit pour l'essentiel de niveaux humides liés à l'environnement marécageux avant le passage de la voie.



Fig. 4.5 Alignement de pieux en bordure d'un des caniveaux (photo M. Reddé).

longeait un chemin agricole actuel qu'il n'a pas été possible de condamner. On ignore donc sa largeur initiale et celle de ses recharges successives.

Au total six caniveaux bordiers distincts ont été repérés. Aucun caniveau n'a été observé sur toute sa longueur, car ils étaient conservés de manière ponctuelle, et parfois arasés lors des opérations de recharge comme le montrent les coupes (**fig. 4.3 ; 4.4**). Leurs remaniements et la mauvaise conservation des niveaux de voirie les a rendus difficiles à observer en plan. De même, il était peu aisé de relier la plupart des recharges à un caniveau en particulier. En outre, il ne faut pas les confondre avec les restes d'ornières, peu discernables mais bien présentes. En effet, ces ornières imprimées dans les couches de gravier révélaient des limites de couches en dents de scie, peu marquées toutefois car arasées, au même titre que les caniveaux, avant les opérations de remblaiement. Entre chaque recharge, les niveaux de voirie devaient être nivelés, ce dont témoignent des niveaux de graviers qui ne sont pas en place, en limite de voirie.

Certains caniveaux n'ont ainsi pu être aperçus qu'en coupe (**fig. 4.4**). Ils étaient profonds de 15 à 35 cm, larges de 20 à 60 cm. Quelques-uns avaient partiellement conservé les pieux ayant probablement servi à fixer un coffrage de bois, notamment dans la partie orientale où ces caniveaux étaient le mieux conservés (**fig. 4.5**). Les pieux étaient conservés en dessous du niveau du caniveau auquel ils étaient associés. Les probables planches de bois ayant coffré les caniveaux ont, de fait, disparu. La présence de clous n'a pu être associée au système de fixation de ces planches. Ainsi, elles ont peut-être été calées par les pieux placés en butée, sans cloutage.

Certains de ces bois ont pu être datés par dendrochronologie malgré leur élagage et la retaille de nombre d'entre eux afin d'obtenir des sections carrées.

N° pieu	Datation	Remarques	
162	TPQ : 40 ap. J.-C.	Cœur de bois	Taillé
165	97 ap. J.-C.	Dernier cerne	Date à l'année près 97-98
166	TPQ : 18 av. J.-C.	Cœur de bois	Taillé
167	TPQ : 35 av. J.-C.	Cœur de bois	Taillé

La position de ces éléments de coffrage pourrait indiquer une appartenance au caniveau situé le plus au nord, sans doute le plus ancien, bien que les niveaux archéologiques, très mal conservés à cet endroit, ne permettent pas de l'affirmer avec certitude (**fig. 4.2**). Si tel est bien le cas, la datation absolue, à l'année près, du pieu 165 indiquerait une construction de la voie n°9 vers la fin du 1^{er} siècle de notre ère. Cette indication chronologique, on le verra, semble corroborée par les fouilles du chantier BK 04 (chapitre 5, infra).

La chaussée changeait manifestement d'aspect en franchissant la zone marécageuse décrite plus haut. Elle s'épaississait et remontait, le nombre de recharges allait en augmentant, de même que l'épaisseur de chacune de ces recharges. Toutefois le revêtement était érodé et très mal conservé au sud, laissant apparaître les niveaux humides qu'il recouvrait.

Un dépôt en fosse, contenant une urne cinéraire, des esquilles d'ossements et des tessons brûlés (fosse 10), a été installé au sein d'une petite fosse creusée dans le comblement du caniveau 30, correspondant à la dernière phase connue d'utilisation de la voie.

Ce secteur situé dans une dépression naturelle bordant le passage d'un cours d'eau, a donc livré des vestiges datés du 1^{er} siècle témoignant d'une occupation initiale mal identifiée. Ils bordaient une zone humide, marécageuse, en bordure du Riedgraben. Une chaussée a ensuite recouvert ces premiers vestiges pour traverser le cours d'eau, alors actif, et se diriger vers le bras principal du Rhin, à l'Est. Six états de recharge, correspondant à autant de caniveaux, ont été identifiés. On constate d'après les éléments de chronologie une utilisation de cette voie au moins dès la fin du 1^{er} siècle, et pendant le siècle suivant.