

Zeitschrift: Archäologie Bern : Jahrbuch des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern = Archéologie bernoise : annuaire du Service archéologique du canton de Berne

Herausgeber: Archäologischer Dienst des Kantons Bern

Band: - (2023)

Artikel: La Neuveville, Chavannes : port, débarcadères, "levées" et tuiles romaines

Autor: Gerber, Christophe / Marti, Andreas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1046340>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La Neuveville, Chavannes

Port, débarcadères, « levées » et tuiles romaines

Christophe Gerber et Andreas Marti

Le projet de doublement de la voie ferroviaire CFF entre La Neuveville et Douanne (Twann) occasionnait, à l'entrée ouest du hameau de Chavannes (Schafis), le déplacement du tracé en direction du lac de Bienne en prévision du futur tunnel d'évitement de Gléresse (Ligerz). Dans ce secteur, un site lacustre partiellement immergé datant du Néolithique (Chavannes, Steinberg) est attesté depuis le 19^e siècle ; il occupait l'une des rares anses littorales favorables à l'établissement d'un habitat à l'époque préhistorique.

Dans le cadre de la phase préparatoire du projet, le Service archéologique du canton de Berne (SAB) réalisa une première campagne de reconnaissance en 2015, mais celle-ci resta volontairement limitée aux zones accessibles du vignoble. Ce n'est que six ans plus tard, en octobre 2021, que le SAB put programmer une campagne de sondages archéologiques systématiques, après que le raisin a été vendangé

et les ceps arrachés dans l'emprise du chantier (fig. 1). La majeure partie des tranchées creusées ont confirmé la présence de marqueurs anthropiques préhistoriques, mais ceux-ci se situaient dans des niveaux profonds, bien en dessous de la cote altimétrique du chantier ; les horizons archéologiques potentiels restaient donc préservés. Par contre, les travaux de terrassement qui se déroulaient parallèlement aux sondages archéologiques sur les quelque 10 000 m² de l'emprise du chantier, mirent rapidement au jour des vestiges d'aménagements littoraux (murs et débarcadères) bien conservés qui dataient d'avant la première correction des eaux du Jura (1868-1891). Cette dernière avait provoqué un abaissement de près de 2 m du niveau du lac qui libéra une large bande littorale. Celle-ci fut rapidement envahie par la végétation, puis remblayée avant d'être progressivement consacrée à l'extension de la viticulture dès les années 1960. Réapparus en 2021, les aménagements de rive

1 La Neuveville, Chavannes. Vue partielle du chantier de doublement de la voie CFF. Vue vers le nord.



historiques menacés de disparaître définitivement en raison du projet ferroviaire furent relevés et documentés par le SAB d'octobre 2021 à avril 2022.

Mur de rive

Enfoui sous les remblais, le mur de rive réapparut dès les premiers décapages mécaniques et son tracé put être suivi sur près de 200 m. Ce mur dont l'origine remonte probablement à la fin du Moyen Âge avait une double fonction : d'une part, il retenait les terres agricoles gagnées sur le littoral par remblayages successifs et, d'autre part, il protégeait ces mêmes terres de l'érosion provoquée par le ressac. Le mur est clairement représenté sur une série de quatre peintures à l'huile, attribuées à Johann Grimm et datées vers 1740, qui illustrent avec détail la rive nord du lac de Bienne (fig. 2). Plusieurs tronçons du mur de rive sont notamment encore visibles à La Neuveville ainsi qu'aux abords des villages de Gléresse et Vingras (Wingreis).

Port et débarcadères

Au fil de l'excavation, le plan d'un petit port légèrement concave aménagé parallèlement à la rive et dont la longueur maximale atteignait 50 m sortit de terre (fig. 3 et 4). L'installation était complétée en son centre par un débarcadère à fond incliné perpendiculaire au rivage,



qui dans son dernier état, mesurait 5,75 m de largeur pour 13,46 m de longueur. Il avait remplacé une structure antérieure plus large (7,46 m). À cet endroit, le mur de rive présentait une élévation conservée d'un mètre et servait à la fois de soutènement et de quai. Constitué de gros blocs calcaires aux faces dressées – certains à bossage brut (remploi ?) – montés à joints vifs, le mur reposait sur des pieux associés à un lit de gravier ou à une semelle de bois.

2 Peinture à l'huile attribuée à Johann Grimm vers 1740. Détail du secteur de Chavannes ; tout à gauche (flèche jaune), le débarcadère le plus oriental dégagé en 2022.

3 La Neuveville, Chavannes. Orthophotographie du secteur du port réalisée par drone.



4 La Neuveville, Chavannes. Partie occidentale du mur du port réalisé en blocs calcaires dressés à joints vifs. À droite, derrière la chambre de ciment, amorce du débarcadère. Vue vers l'ouest.



Sa construction avait été précédée par celle d'un muret temporaire monté à sec qui retenait les remblais déposés en amont pendant la durée du chantier du port.

Un second débarcadère de conception et d'orientation similaires a été dégagé 200 m plus à l'est (fig. 5), sur le flanc d'un lambeau morainique. De plan trapézoïdal, sa largeur passait de 6,43 m côté lac à 3,16 m en amont : à l'ori-

gine, le débarcadère avait une longueur de près de 37,10 m et remontait loin sur la terre ferme. Le fond incliné de ces deux débarcadères facilitait le chargement et déchargement des barges à fond plat, qui naviguaient traditionnellement sur le lac de Biemme.

Un troisième débarcadère ne figurant à priori plus sur les cartes topographiques du 19^e siècle fut identifié dans une tranchée d'extension du réseau d'eau, tout à l'ouest du chantier ; la largeur de l'installation observée atteignait un peu plus de 6 m et les murs reposaient sur une semelle de bois (fig. 6).

La densité des aménagements littoraux sur la rive nord du lac s'explique par l'absence de toute route carrossable entre La Neuveville et Biemme jusque vers 1840. Si des sentiers et chemins existaient bien, l'essentiel des transports vers la rive nord du lac s'effectuaient par bateau. D'ailleurs, dans les villages de la rive nord, presque chaque bâtiment ayant accès au lac disposait de son propre débarcadère ; c'est ce qu'attestent les vues de Grimm et surtout les plans cadastraux du 19^e siècle.

5 La Neuveville, Chavannes. Débarcadère dégagé tout à l'est du chantier de fouille. La maisonnette se dresse au pied de l'ancien mur de rive encore en place. Vue vers le sud.



« Levées »

La surface étendue du chantier CFF a permis pour la première fois de mettre en évidence les importants remblayages engagés depuis la fin du Moyen Âge sur la frange littorale nord du lac de Bienne. À l'arrière du mur de rive évoqué, de nombreux murets à parement simple, montés à sec et associés à des alignements de pieux et des semelles de bois, sont apparus (fig. 7). Ils délimitaient des surfaces quadrangulaires qui se distinguaient par des remblais de composition et de teinte différentes. Ces aménagements associant la pierre et le bois renvoyaient à la technique d'aménagement en caisson bien connue en archéologie portuaire. Dans la région neuvevilloise, ces terres gagnées sur le littoral portent le nom de « levées » ou de « Büri/Bürinen » dans les communes germanophones limitrophes. Les analyses au radiocarbone (C14) du cambium des pieux ont livré des résultats homogènes qui renvoient majoritairement à la seconde moitié du 15^e siècle et confirment la volonté des propriétaires fonciers d'accroître très tôt les surfaces dédiées à la viticulture, afin de couvrir la demande en vin.

Traces romaines

À l'extrémité orientale du chantier, de nombreux fragments de tuile romaine à rebord sont apparus à l'interface du terrain naturel ou de l'ancien rivage et du paquet de remblais médiévaux et modernes ; certains tessons étaient roulés, d'autres non. En dépit de l'absence de structures romaines, cette découverte s'avère importante car elle confirme des observations réalisées dans les années 1830 qu'Albert Jahn mentionne dans son ouvrage *Kanton Bern, deutschen Theils, antiquarisch-topographisch beschrieben* paru en 1850. Il s'agit en particulier de restes de murs et de couches d'occupation riches en mobilier d'époque romaine recoupés à l'occasion de la construction de la route nord du lac de Bienne.

En conclusion, même si les contraintes du chantier n'ont pas permis d'investiguer pleinement les zones de « levées » aménagées dès la fin du Moyen Âge, les investigations archéologiques ont apporté leur lot d'enseignements quant au potentiel archéologique de la zone littorale nord dans le secteur de Cha-



6 La Neuveville, Chavannes. Vestiges du troisième débarcadère : le mur repose sur une semelle constituée de poutres de bois. Vue vers l'est.

vannes. Ainsi, la présence d'autres habitats pré- ou protohistoriques dans cette anse favorable, non loin du site palafittique de Chavannes, Steinberg n'est-elle pas exclue. Plus à l'est, aux environs du hameau de Chavannes, les tuiles romaines mises au jour confirment l'existence d'un établissement romain à proximité, peut-être lié à l'extraction de la roche calcaire affleurante et à l'exploitation des fours à chaux découverts à Gléresse en 1998.

7 La Neuveville, Chavannes. Muret à parement simple, perpendiculaire à la rive, délimitant une des « levées » gagnées sur le littoral. Vue vers l'est.

