Zeitschrift: Archäologie der Schweiz : Mitteilungsblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte = Archéologie suisse : bulletin de la Société suisse de préhistoire et d'archéologie = Archeologia svizzera : bollettino della Società svizzera di preist

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte

Band: 5 (1982)

Heft: 2: Archäologie der Schweiz : gestern, heute, morgen : Begleitheft zur Ausstellung = Archéologie suisse : hier, aujourd'hui, demain : catalogue d'exposition

Artikel: Les ports romains d'Aventicum

Autor: Bonnet, Françoise

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4400

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Les ports romains d'Aventicum

Françoise Bonnet

Depuis fort longtemps, les archéologues avaient reconnu, dans une zone située à 500 m au sud de l'actuel lac de Morat, au lieu-dit »Aux Joncs«, l'emplacement des installations portuaires de la cité romaine d'Aventicum. Les découvertes fortuites de ce dernier siècle, puis dès 1961 des sondages, photographies aériennes, recherches géophysiques etc., ont permis en 1977 de dresser un premier bilan des connaissances acquises[1]. On y reconnaissait les éléments principaux suivants (fig. 2): un long quai de forme trapézoïdale construit en bois, remblayé avec du gravier (G) et entouré d'un perré (H). La date corrigée pour le quai est 5 après J.-C. (datation dendrochronologique de C. Orcel, laboratoire du Musée de Neuchâtel et laboratoire romand de dendrochronologie, Moudon). Le quai est relié à la ville d'Aventicum par une chaussée de 1 km, qui permettait l'acheminement des pierres calcaires du Jura destinées à la construction de la Cité au 1er siècle après J.-C. Au 2e siècle un canal (F, O) est construit non loin du port, grâce auquel les transports pouvaient se faire par voie d'eau jusqu'au »port-canal« (E) à 300 m seulement de la porte nord-est.

Le développement touristique de la plage a motivé ces dernières années des fouilles plus approfondies dans le but de sauver les vestiges de bois encore conservés en grande quantité dans toute la zone du port. Ce bois est en effet promis à une dégradation rapide depuis l'assèchement du terrain, conséquence de la deuxième correction des Eaux du Jura (1962–1972). Son prélèvement est indispensable car les datations qu'il fournit grâce à la dendrochronologie permettent de mettre en liaison le développement d'Aventicum et celui de ses ports.

fig. 1
Planche du fond d'une barque. On remarque une grosse réparation: remplacement d'un point faible par une pièce triangulaire.
Bodenplanke einer römischen Barke mit Reparatur.
Tavola del fondo di una barca. E visibile una riparazione.

A l'époque romaine, la plaine qui s'étale entre Avenches et le lac d'alors était sèche, car à une altitude supérieure d'au moins 1,50 m à l'altitude actuelle. Elle était cultivée. La rive du lac variait entre les deux lignes (I) (les plus basses eaux du 2e siècle) et (J) (les hautes eaux du 1er siècle). Des chênes bordaient le canal.

Les fouilles de 1978 et 1981 ont porté sur trois zones: les bâtiments portuaires au sud-ouest du quai (K, L, M, N), l'embouchure du canal (O, P) et les abords de la route du port, 100 m depuis le quai, à la recherche d'une éventuelle nécropole (R). Toute cette région est actuellement couverte par un camping-caravaning.

Les bâtiments portuaires

Fouillée en 1978[2], la zone directement au sud du quai et à l'ouest de la route du port, qui forme une légère butte sur l'ancienne plage, a livré des vestiges de bâtiments dont les caractéristiques évoquent des usages commerciaux.

A l'ouest de la butte, on trouve un grand bâtiment (K) de plan rectangulaire de 13,5 m de large et 23,5 m de long. Il est ouvert au nord et en partie à l'est. Ses fondations se présentent sous la forme d'une »forêt« de pilotis en chêne (fig. 3) très semblable au pilotage qu'on trouve sous le mur d'enceinte de la cité ou sous le temple du Cigognier. Elles pouvaient donc soutenir une construction particulièrement massive, mais dont il ne reste rien. Le pilotage lui-même, au moins 1350 pieux selon les estimations, a été presque entièrement récupéré à l'époque romaine déjà. A l'intérieur, le bâtiment est traversé par un petit fossé de 45 cm de large qui, partant de la paroi est, s'écoule sous le mur ouest. Ce fossé rappelle tout à fait un fossé d'écurie. La fonction de ce grand bâtiment est donc en relation avec les nombreux boeufs employés pour les transports des matériaux du port à la ville.

Un autre bâtiment (L), de très petites dimensions celui-ci, soit 3 m sur 3 m de côté et de construction beaucoup plus légère, était construit en bordure de la route romaine. Ses murs étaient soutenus par d'énormes poteaux en sapin, de 30 cm de diamètre, plantés dans des trous dont le fond était parfois garni d'une dalle, et calés par des pierres. Un seul mur est en pierres, les autres étaient en bois. L'absence presque complète de restes d'habitation incite à penser qu'il s'agit d'une tour qui surmontait le terrain plat de la plage. Ces constructions datent de la 2ème moitié du 1er siècle après J.-C.

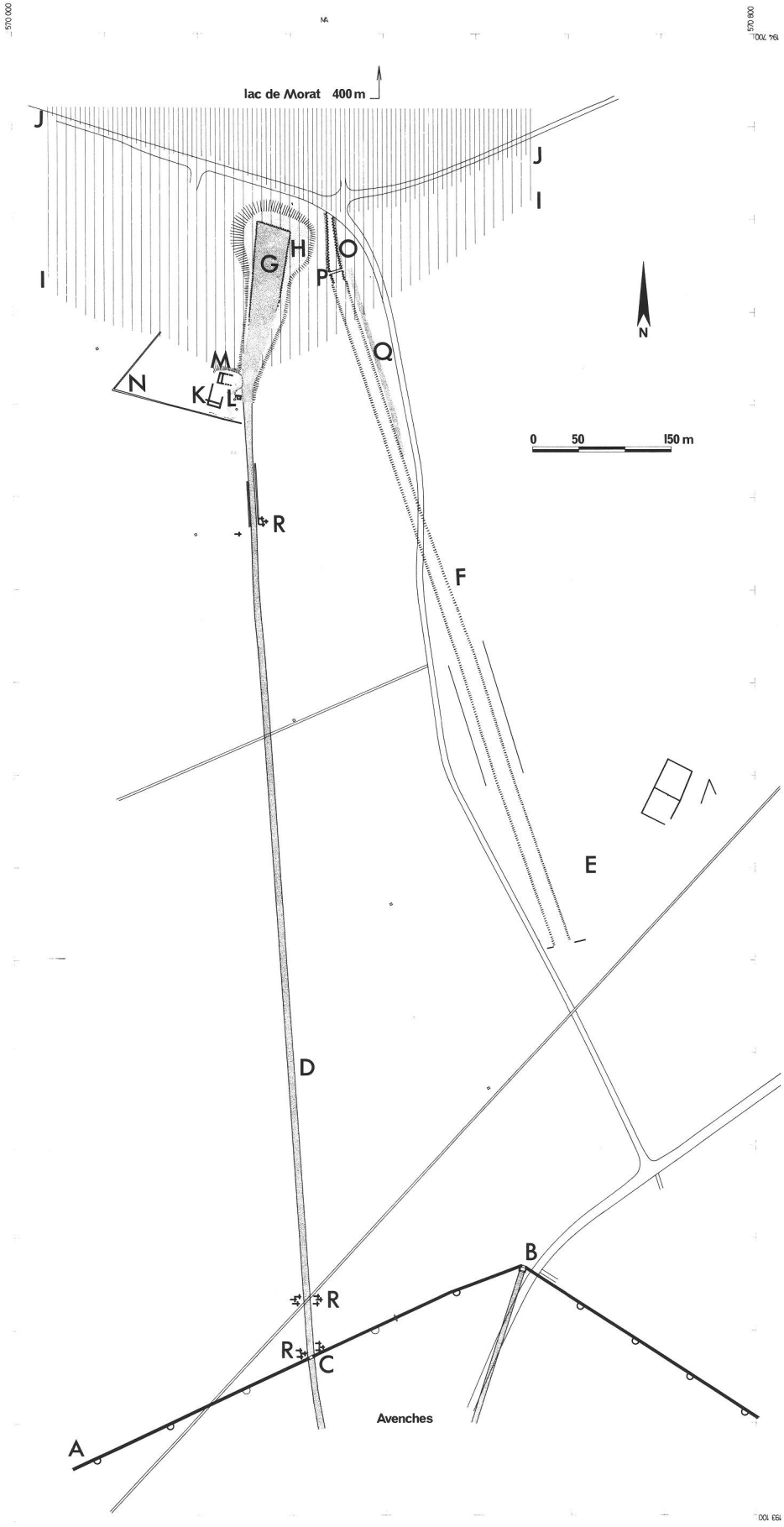
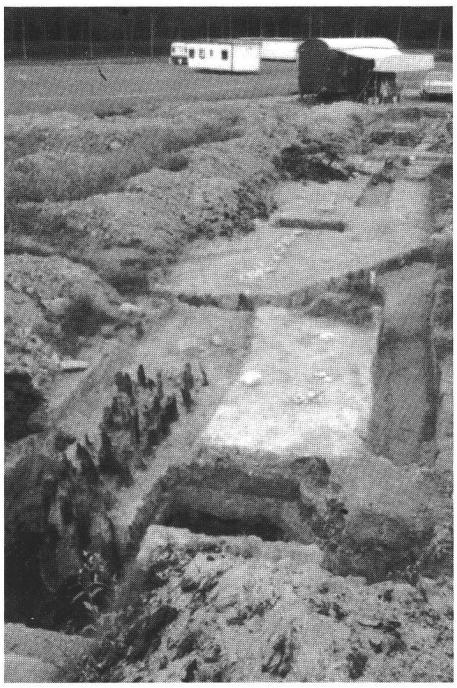


fig. 2
Ports et constructions portuaires d'Avenches.
A enceinte d'Aventicum; B porte Nord-Est; C poterne du Nord; D route du port romain; E zone du »Port-Canal« et constructions attenantes; F canal non boisé; G quai en pilotis et remblai; H remblai externe, perré de halage; I niveau maximum atteint par les hautes eaux au 1er siècle après J.-C.; J niveau minimum atteint par les basses eaux au 2e siècle après J.-C.; K écurie à boeufs; L tour; M bâtiment de fonction indéterminée; N fossé d'évacuation des eaux de surface; O partie boisée du canal; P passerelle; Q route du canal; R tombes le long de la route du port.
Plan der römischen Hafenanlagen von Aventicum und der dazugehörigen Einrichtungen.
Avenches, porti e costruzioni portuarie.

fig. 3
Bâtiment (K) avec »forêt« de pilotis.
Gebäude K mit »Pfahlwald«.
Edificio (K) con »foresta« di pali.



Le troisième bâtiment (M) reste plus énigmatique quant à sa fonction. Ses fondations sont en pierres sèches. Les murs contiennent ici et là des dalles de molasse. A l'est du bâtiment, une tegula de la XXI légion et des traces de mortier à la chaux, les seules découvertes dans le secteur fouillé, permettent de placer aussi cette construction dans la 2ème moitié du 1er siècle après J.-C. Entre les bâtiments, de vastes zones sont soigneusement empierrées de galets et d'un peu de pierres calcaires. Cet aménagement date du premier siècle comme les bâtiments.

Que les problèmes d'eau aient été un constant souci pour les usagers du port est rendu manifeste par la présence d'un long fossé d'évacuation des eaux

fig. 4
Puits à tonneau.
Ein Fass dient als Auskleidung eines Brunnens.
Fonte a botte.

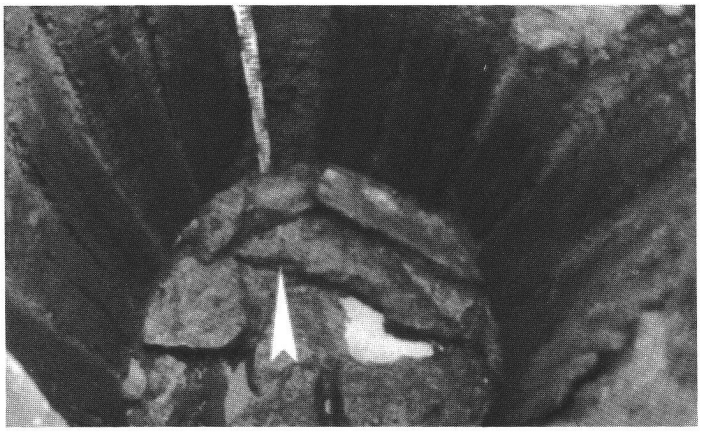
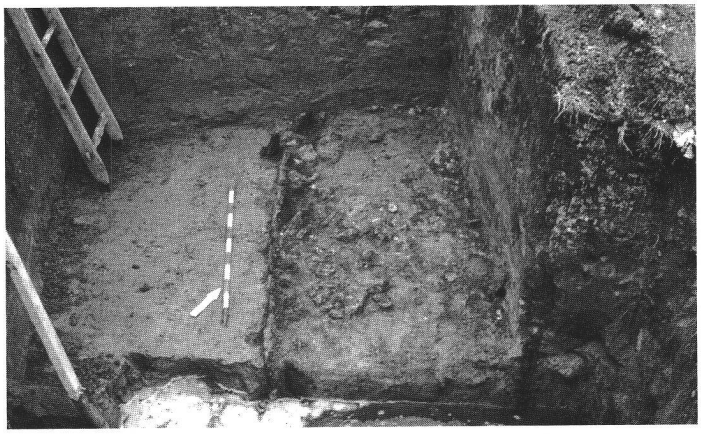


fig. 5
Rive droite du canal. A gauche, remplissage du canal, à droite de la planche et des pilotis, remblai du chemin de halage.
Blick auf das rechte Kanalufer wie es sich bei den Ausgrabungen zeigte.
Riva destra del canale.



de surface (N) qui cernait cette butte sur laquelle étaient construits les bâtiments portuaires. Le fond du fossé atteint le haut du niveau tourbeux, qui correspond à l'altitude du lac à l'époque romaine, à la cote d'environ 331 m. D'autres petits fossés, renforcés ou non de pilotis, aidaient également à absorber les inondations d'un lac dont les variations de niveaux à l'intérieur d'une année pouvaient excéder les deux mètres[3].

Signalons encore la présence de quatre puits dans cette zone. L'un, situé au sud de la tour (L) a livré un abondant matériel céramique de la fin du 2e et du 3e siècles, à mettre en relation avec le remplissage des fossés dont il est fait mention ci-dessus. Ceci prouve que le quai et ses installations, quoique peut-être moins exploité qu'au 1er siècle, étaient encore en usage jusqu'à la fin de la grande période d'Aventicum. Dans le puits se trouvaient aussi un gobelet en bois tourné et un outillage de pêche complet, triangles en bois percés qui servaient à fixer les filets des pêcheurs, hameçons en bronze, aiguilles et pointes en os pour filocher, ancres de pierre. Cet outillage de pêche identifie les derniers occupants du secteur après la construction du canal navigable au 2e siècle. Un autre puits, tout à coté de la tour (L), est de construction très intéressante. Il est constitué par un vieux tonneau entouré par des pierres (fig. 4). Le fond est fait avec des blocs de pierre calcaire jaune.

Le canal

Les fouilles effectuées pendant l'hiver 1980–1981 sur la partie boisée du canal (O) ont permis d'en préciser le tracé à son embouchure dans l'ancien lac de Morat. On a pu également observer de façon plus détaillée son mode de construction, et celle des structures attenantes (chemin, route (Q), petit quai et passerelle (P). Le prélèvement de près de 140 échantillons de bois, transmis pour examen dendrochronologique à C. Orcel, s'est révélé extrêmement fructueux.

En l'an 146 de notre ère, on décide de l'aménagement d'un canal navigable tout à côté du quai qui, en raison d'une baisse légère du niveau moyen du lac, est devenu plus difficile d'accès. A cause des continuels changements de niveau du lac, on boise ses berges vers l'embouchure. Ainsi, en cas de niveau haut (ligne I) les bords et chemins de halage ne sont pas complètement détruits. En cas de niveau bas – la ligne (J) représente le niveau minimum atteignable au 1er–2e siècle –, un léger cours d'eau provenant des collines aventiciennes assurait une certaine navigabilité.

Ce premier étayage est constitué de planches en sapin enfouies dans le sol, posées de chant et maintenues en place par des pilotis plantés de part et d'autre tous les 40 cm environ. Les pilotis sont hauts de en moyenne 140 cm et ont de 7 à 10 cm de diamètre. Ce sont des segments de troncs ou branches de chêne ayant le plus souvent conservé l'écorce. Ils ont une pointe de 35 cm en moyenne à 3 ou 4 faces. Le fossé d'implantation des planches est partiellement comblé de pierres calcaires jaunes. Les pilotis, plantés très profondément, et les planches affleuraient à la surface de la rive du canal (fig. 5).

Vers l'embouchure, la rive droite fut consolidée par une deuxième rangée de pilotis et un remblai de pierres calcaires pour servir de chemin de halage. La rive gauche, plus fragile encore car plus près du lac, avait, en plus du boisage, un véritable petit quai en pierres sèches agencées comme pour un mur.

Le premier étayage subit rapidement quelques dommages et en 157, soit 11 ans plus tard, on replante de façon plus serrée cette fois, une série de pilotis, du même genre que les précédents. Ils sont placés de chaque côté des planches, ou seulement à l'intérieur selon la nécessité. Cela ne suffit pas et en 168, 11 ans plus tard de nouveau, la même opération aboutit à l'image actuelle: une »forêt« de pilotis (fig. 5).

A une date postérieure à 146, on construisit à 60 m de l'embouchure une passerelle; du moins est-ce comme ceci qu'on interprète cet amas de cinq pilotis en sapin, longs de près de 4 m, dont une extrêmité est taillée en courte pointe. Ils gisaient parmi de longues planches en sapin également et des blocs de pierre calcaire (fig. 6). Les pilotis anciennement dressés dans des trous, calés par des pierres, supportaient peut-être une passerelle légère de cordes ou de planchettes. A cet endroit, on remarque que le premier étayage des berges n'a jamais subi de réfection (fig. 7). Le sol s'est avéré suffisamment sec et solide et convenait parfaitement à l'établissement d'un pont sur le canal.

Une route (Q) de 4,50 m de large longeait la rive droite du canal à environ 5 m de celui-ci. Elle aboutissait peut-être à un nouveau passage sur le canal, à près de 270 m de l'ancien lac, preuve en

fig. 6
Pilotis et planches en sapin appartenant à la passerelle.
Pfähle und Bretter aus Tannenholz von einem über den Kanal führenden Steg.
Pilastri e tavole di abete che facevano parte della passerella.

fig. 7
Trois traces de pilotis du premier boisage, au sud de la passerelle. A droite, remplissage du canal.
Die Reste dreier Pfähle von der ersten Verbauung. Rechts die Kanalverfüllung.
Tre tracce di pilastri della prima fase, a sud della passerella.

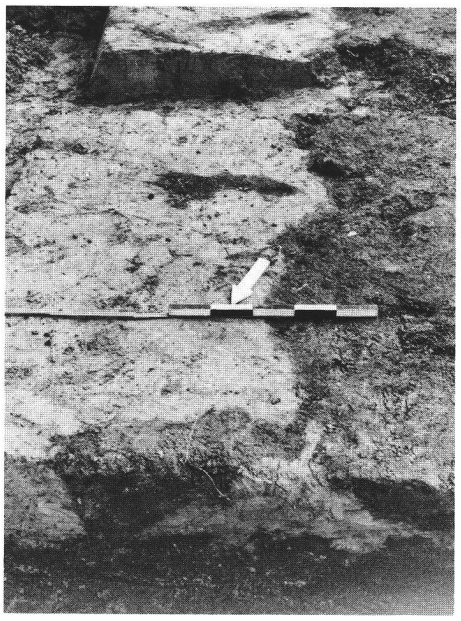


fig. 8
Planche du fond d'une barque. Pièce de remplacement carrée. Remarquer les trois grands clous centraux, le calfatage et les petits clous. Longueur d'un côté 14 cm.
Quadratischer, genagelter Holzflick vom Bodenbrett einer Barke.
Pezzo quadrato di sostituzione di una barca.

soit la présence, dans un sondage à cet endroit, d'un amas de pierres calcaires jaunes et de vestiges de planches et de pilotis. Le canal à cet endroit n'était plus boisé.

L'absence de trace de réfection postérieure à 168 indique que le canal a été simplement abandonné avant la fin du siècle. La pauvreté du matériel archéologique, trouvé sur ses rives et au fond, confirme sa courte durée d'utilisation: quelques tessons de mortier (une marque CELER), d'amphore, de cruche et de céramique à enduit brillant et décors à la barbotine, typique de la période 150 à 250, pour la poterie. A cela s'ajoutent quelques flotteurs à filets de pêche en écorce, un seul hameçon en bronze et 3 monnaies[4]. C'est là tout le lot de cette campagne.

Signalons tout de même la découverte de deux planches de bateau en chêne, qui viennent s'ajouter aux trois barques ou vestiges de barques romaines connues à ce jour dans la région des trois lacs[5]. L'une trouvée dans le canal, près de la passerelle, mesure 4,5 m de long sur 60 cm de large. Elle constituait la partie de la barque qui réunissait le flanc et le fond, selon le type de construction à bouchain (renseignement fourni par B. Arnold, Neuchâtel). La dendrochronologie lui attribue une date post quem de 125 après J.-C. La seconde a été trouvée à 30 m en avant du quai, à demi enfouie au fond de l'ancien lac, tout près d'un énorme pilotis d'amarrage. C'est une planche du fond d'une barque (fig. 1) ayant conservé encore clouée une partie d'une planche de traverse. Elle montre d'intéressantes réparations: remplacement d'une partie faible, un noeud du bois par exemple, par une nouvelle pièce de bois (fig. 8), ou calfatage de fentes. Le calfatage lui-même, les chevilles et tous les clous sont encore en place. La dendrochronologie attribue au pilotis d'amarrage, constitué de trois pieux liés, la date absolue de 5 après J.-C. Ces deux planches feront l'objet d'une publication séparée.

La route et la nécropole

Au printemps 1981, des sondages ont été entrepris le long de la route qui reliait le port à la ville, dans le but de confirmer la présence d'une nécropole dont quelques tombes avaient été repérées en 1962. Les premiers 100 m depuis le quai sont exempts de tout vestige funéraire. La nécropole, ou tout au moins les tombes isolées, commencent après cette distance (R).

Une seule tombe fut fouillée en 1981, située à 100 m au sud du quai et à 5 m à l'est de la route. Elle était dans un parfait état de conservation, si ce n'est pour sa signalisation en surface bien sûr disparue. Elle était implantée dans la couche de limon sableux, entre la tourbe et l'humus. Il s'agit d'une tombe à incinération d'un genre très courant. L'urne en céramique reposait dans une petite fosse circulaire en pleine terre, posée sur deux larges tessons de cruche, pour éviter peut-être son enfoncement dans la tourbe. Elle contient les ossements du défunt mêlés à des tessons de céramique et de verre et quelques petits clous. Au-dessus, dans une fosse rectangulaire d'orientation nord-sud exactement, se trouvait le mobilier funéraire (fig. 9). Il était constitué uniquement de poteries, brisées et brûlées, mais entièrement reconstituables. Ces poteries étaient jetées sur le foyer pendant la cérémonie d'incinération, qui avait lieu non loin sur un emplacement traditionnel. Les restes du foyer étaient ensuite transportés jusqu'au lieu d'ensevelissement et enfouis. Curieusement, un amas de gros blocs calcaires jaunes, exactement entre la tombe et la route, a-t-il pu servir de signalisation de tombe?

fig. 9
Tombe à incinération.
Brandgrab.
Tomba a incinerazione.

fig. 10
Matériel de la tombe à incinération, fin du 1er siècle après J.-C.: 12 assiettes Drag 42, service E de la Graufesenque, 1 assiette Drag 33, 1 assiette Drag 36, service F et 1 plat Curle 15, service C.
Tous sont estampilleś.
Die Beigaben des in Abb. 9 gezeigten Brandgrabes datieren ins späte 1. Jahrhundert n. Chr.
Suppellettili della tomba a incinerazione, fine del 1° secolo d.C.

Outre de la céramique locale, on y trouva 17 vases de sigillée lisse appartenant aux services de la Graufesenque, Sud de la France. Les estampilles ne sont pas lisibles (fig. 10). A cela s'ajoutent deux lampes, dont une lampe FORTIS. L'ensemble remonte à la fin du 1er siècle après J.-C. (renseignements fournis par Mme Engel et G. Delley).
La fouille de la nécropole se continuera en 1982 et 1983 avec la Section des Monuments historiques du canton de Vaud.

Conclusions

Les ports d'Aventicum s'inscrivent dans un vaste réseau de communication auquel sont liés les nombreux ports et ponts romains sur la Broye, la Thielle, l'Aar, etc.[6]. Quelles étaient exactement les activités de ces ports, transport de marchandises, de matériaux de construction, de gens, ou ports de pêche, ou passages obligés de troupes militaires? Un large champ d'investigation est encore ouvert.

1 H. Bögli et D. Weidmann, Nouvelles recherches à Aventicum. AS 1, 1978, p. 73–74.
2 D. Weidmann et H.R. Zbinden, Fouilles et rapports; Rapport aux Monuments historiques de l'Etat de Vaud, 1979.
3 R. Müller, Les niveaux des lacs du Jura. Contribution aux recherches archéologiques de la 2e correction des eaux du Jura (Fribourg 1973).
4 Identifiées par F. König, Berne: *Hadrien,* sesterce, 134–138, Rome, RIC 760?; *Antoninus Pius,* dupondius, 157–158, RIC 993 et BMC 2044; *Vespasien?,* as, 69–79, Rome?
5 Helvetia Arch. 5, 1974, p. 66–93, pour les barques d'Avenches (trouvée en 1973), d'Yverdon et de Bevaix.
6 H. Schwab, Le passé du Seeland sous un jour nouveau. Découvertes et fouilles archéologiques au cours de la 2e correction des eaux du Jura (Fribourg 1973).

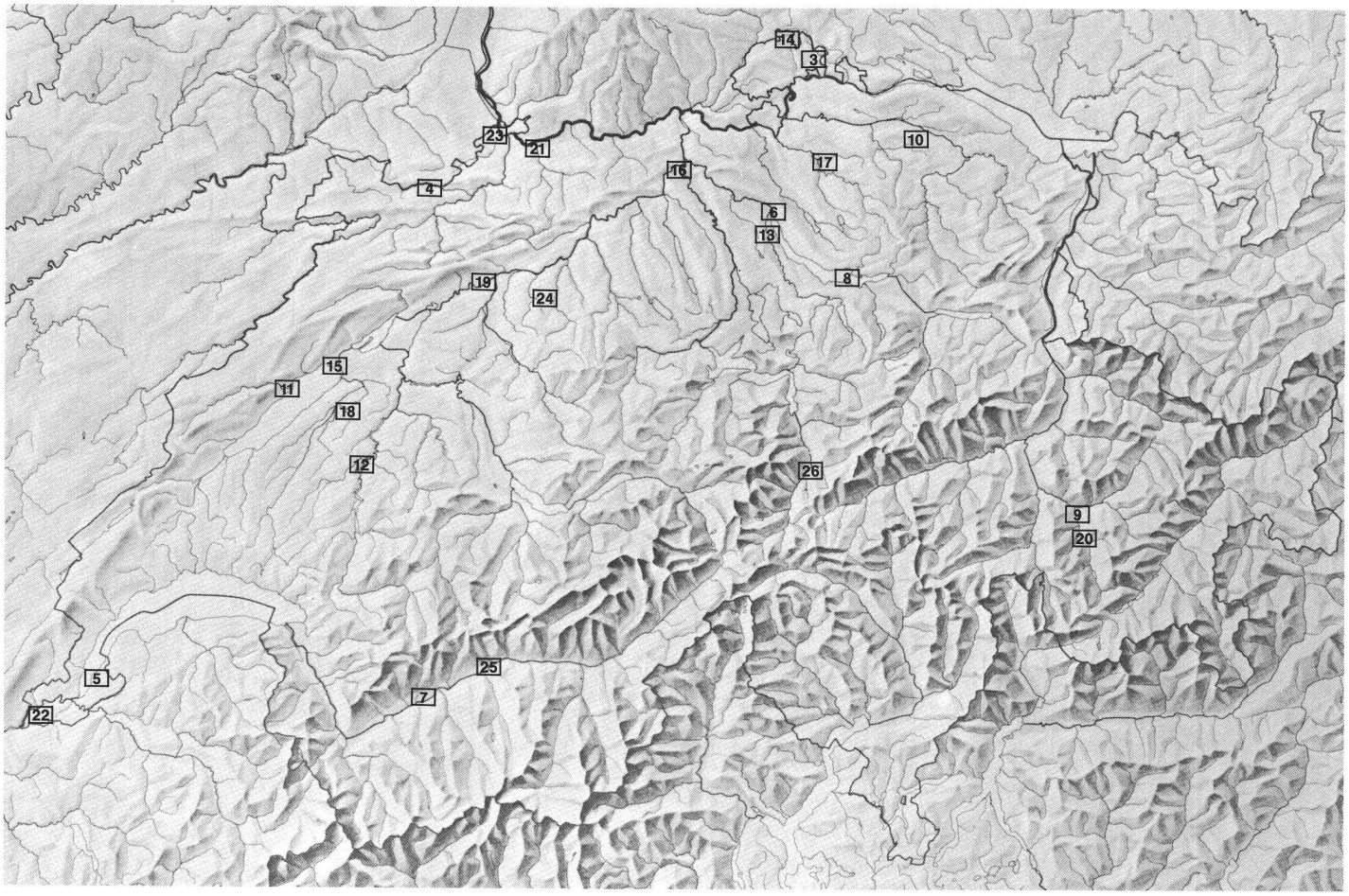
Source des illustrations:
Photos Monuments historiques et archéologie du Canton de Vaud, plan M. Aubert (fig. 2).

Die römischen Hafenanlagen von Aventicum

Seit langem sind zwischen Aventicum und dem Murtensee Hafenanlagen auf der Flur »Aux Joncs« bekannt. Verschiedene Untersuchungen und Grabungen in den letzten Jahren lassen nun erstmals ein genaueres Bild dieser wichtigen Anlagen zeichnen.
Von der römischen Stadt her führte eine beidseits von einem Gräberfeld gesäumte, 1 km lange Strasse zum Hafen, längs der in der Mitte des 2. Jahrhunderts ein Kanal bis 300 m vor das Nordost-Tor der Stadt gebaut wurde. Hafengebäude, Molen und Verbauungen gegen Hochwasser sowie die Hafenstrasse sind die wichtigsten bis heute erforschten Strukturen. Dank erhaltener Hölzer ist die erste Hafenanlage von Aventicum aufs Jahr 5 n.Chr. datiert.
In mehreren Brunnen fanden sich nebst Keramik auch zahlreiche Fischereigeräte.
Der Hafen von Avenches ist im Zusammenhang mit zahlreichen anderen Hafenanlagen und Brücken an den Westschweizer Seen und Flüssen zu sehen, die dem Waren- und Personenverkehr gedient haben.

Il porto romano di Aventicum

E conosciuto da lungo che sul campo »Aux Joncs« tra il lago di Murten e Aventicum si trovano dei stabilimenti portuali. Vari scavi e ricerche degli ultimi anni permettono ora di proporre un immagine più precisa di questi stabilimenti importanti.
Una strada di 1 km conduceva dalla città al porto fiancheggiata sui due lati da una necropoli. Nella metà del 2° secolo fù costruito lungo questa strada un canale, che finiva 300 m davanti alla porta nord-est della città.
Le parti più importanti conosciute fino ad oggi sono gli edifici del porto, i moli, le fortificazioni contro l'acqua alta e la strada del porto.
Il legno conservato ha permesso di datare i primi stabilimenti del porto di Aventicum, cioè l'anno 5 d.C.
In varie fontane, oltre a della ceramica, sono stati trovati numerosi attrezzi da pesca.
Il porto di Aventicum deve essere considerato in relazione ad altri stabilimenti portuali su laghi e fiumi che servivano al trasporto di merci e persone. *S.S.*


14
30
23
21
10
17
16
4
6
13
8
19
24
15
11
18
12
26
9
20
5
25
7
22