Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 30 (1959)

Heft: 6

Artikel: Port moderne - port antique

Autor: Gerster, Alban

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824844

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: 13.07.2025

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

liens qui attachent les individus d'une communauté entre eux sont très forts. En quittant sa ville, son village, le Jurassien se sentira dépaysé. Et il ne sera pas rare de le voir revenir à sa commune natale. N'exagérons pas cependant, car il est certain que beaucoup de Jurassiens ont quitté leur commune et même le Jura et qu'ils ne sont jamais revenus, ayant su s'adapter rapidement à leur nouveau milieu.

J.-M. SCHALLER, Dr rer. oec.

Port moderne — Port antique

Dans le Bulletin de l'ADIJ N° 6, du mois de juin 1958, deux articles fort intéressants ont été publiés sur la possibilité d'aménager à Bourogne, sur le canal du Rhône au Rhin, à environ 15 km. de la frontière suisse, un port fluvial de transit pour le trafic franco-suisse. Qui se doute aujourd'hui qu'un port semblable existait déjà dans l'antiquité, port dont il nous reste des vestiges importants et dont l'histoire est des plus passionnantes.

Dans l'antiquité, alors que les contrées au nord des Alpes étaient encore barbares, les bords de la Méditerranée possédaient déjà une haute culture, qui est devenue la base de la civilisation européenne, dont nous admirons, aujourd'hui encore, les produits de l'art.

Une lueur de cette culture nous est parvenue bien avant le commencement de notre ère par les cols des Alpes et surtout par une voie de communication sud-nord, partant des côtes de la mer Adriatique pour gagner la vallée du Danube puis celle du Haut-Rhin, que nous pouvons suivre, durant l'âge du bronze déjà, jusqu'en Scandinavie (env. 2000 ans av. J.-C.).

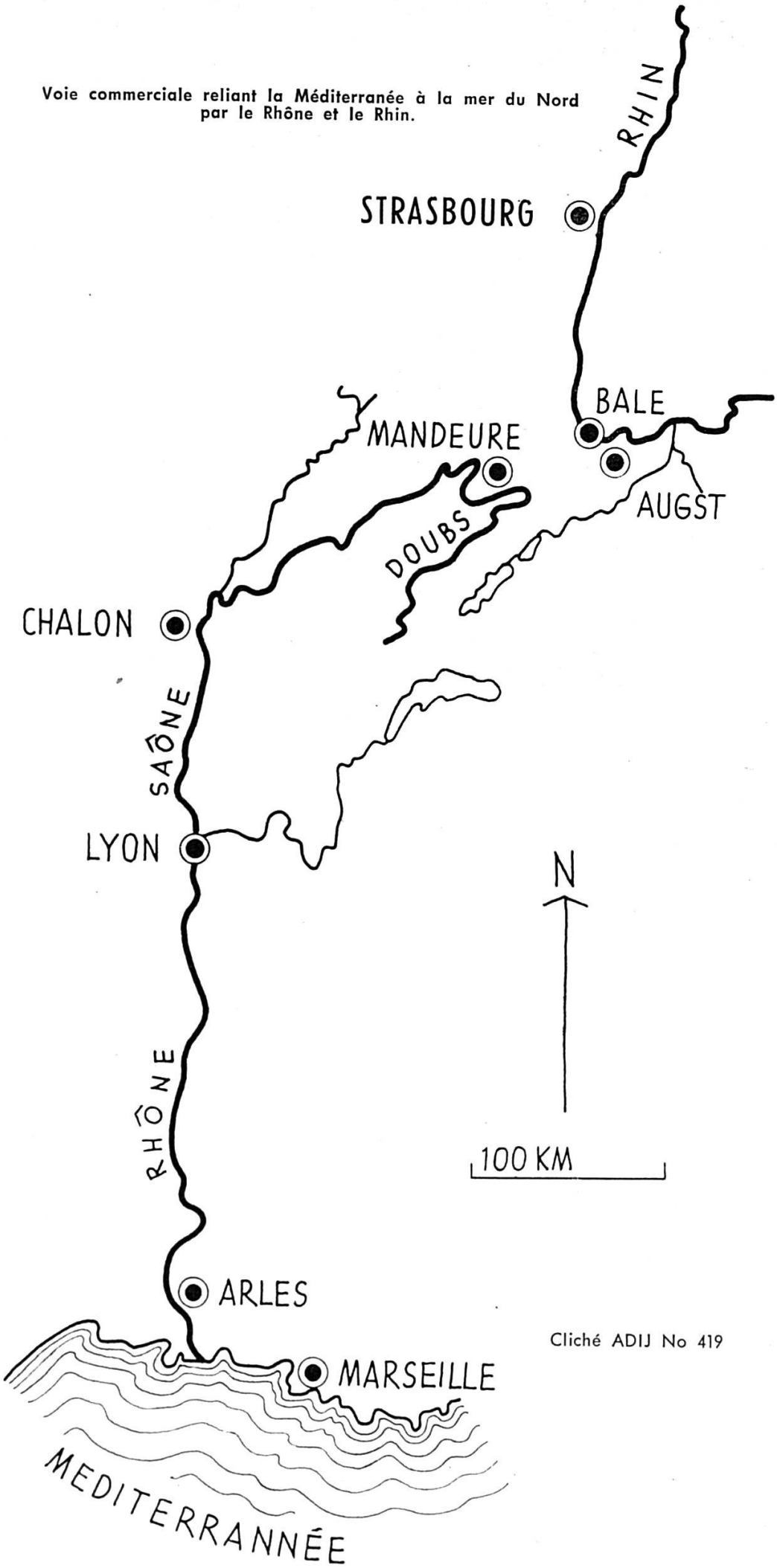
Au VIIe siècle av. J.-C., les Phocéens ont fondé la colonie de Massilia (Marseille), non loin de l'embouchure du Rhône. Cette fondation était placée pour devenir un centre important de commerce avec le Nord. Cependant, ce n'est qu'au IIIe siècle av. J.-C. que la voie du Rhône devint cette voie de communication par excellence, qui nous intéresse tout spécialement. A cette époque déjà, les Celtes connaissaient la navigation fluviale laquelle, pour eux, était peut-être non moins importante que les communications routières.

La route du Rhône utilisait ce fleuve jusqu'à Lyon pour continuer ici sur la Saône et depuis Chalon sur le Doubs pour gagner la Trouée de Belfort (fig. 1).

Entre le Doubs et le Rhin, il restait une distance de 57 km. environ, en ligne aérienne, sans cours d'eau navigable puisque le canal du Rhône au Rhin est de date récente. Les marchandises étaient alors transportées par des bêtes de somme et par chars pour gagner les bords du Rhin aux environs de Bâle pour être rechargées sur les bateaux de ce fleuve qui était navigable depuis l'Océan jusqu'au lac de Constance.

Cette artère importante permettait déjà aux Celtes un échange considérable de produits entre la mer du Nord et la Méditerranée. Des

Voie commerciale reliant la Méditerranée à la mer du Nord par le Rhône et le Rhin.



Cliché ADIJ No 419

objets artistiques en bronze, des poteries, du vin, de l'huile d'olive et les produits les plus divers de la mer venaient du bassin de la Méditerranée ; le Nord, par contre, vendait des peaux d'animaux, de la viande fumée, du blé, des esclaves, etc.

Lors des fouilles pratiquées dans l'opidum du Mont-Terri, nous avons trouvé un tesson de poterie d'une grande amphore à vin de provenance italique, datant du dernier siècle de la République romaine et provenant de l'Italie méridionale ou de la Sicile. Cette amphore a certainement pris le chemin du Rhône, comme nous venons de le décrire.

Les Romains, après la conquête de toute la Gaule par Jules César, en l'année 58 av. J.-C., développèrent la navigation fluviale d'une façon qui mérite notre admiration.

Marseille, qui était le port favori des Grecs et la porte de la Gaule sur la Méditerranée, perdit son importance après l'occupation par les Romains.

Sa place fut prise par la ville d'Arles qui n'était pas un port de mer, mais qui se trouvait à une distance assez considérable du littoral, sur les bords du Rhône, et qui est devenue un des ports les plus importants de la Gaule sous l'Empire romain. « Arles, dit Déchelette, représente le point de contact entre le monde méditerranéen et les régions continentales de la Seine et du Rhin. »

L'embouchure du Rhône fut de tous temps très plate et marécageuse ; de ce fait, la navigation y était très difficile. Pour améliorer cet état de choses, Marius (104 av. J.-C.) fit construire, par des soldats romains, un canal reliant directement Arles à la mer. En amont, les villes de Lyon sur le Rhône et de Chalon-sur-Saône possédaient des ports importants. A quelques kilomètres au nord-est de Chalon-sur-Saône, l'embouchure du Doubs permettait de remonter cette rivière pour atteindre Mandeure, le port romain d'Epomanduodurum, en passant par Dôle et Besançon. Mandeure se trouve « a une lieue environ du point où le Doubs cesse d'être navigable » (Déchelette). Cette grande ville romaine devait disposer d'un port fluvial très important pourvu de quais et d'entrepôts pour les marchandises. L'emplacement avait été choisi très judicieusement. C'était le point sur le Doubs qui permettait d'atteindre le plus facilement le Rhin au coude de Bâle. A Mandeure, la rivière coule encore dans la plaine alors que, sur son cours supérieur, elle traverse les chaînes abruptes du Jura et passe dans une vallée profonde d'un accès difficile. A Mandeure, les eaux coulent lentement en formant un grand cercle d'un diamètre de 1500 mètres environ, délimitant ainsi une plaine parfaite, avec des rives peu élevées facilitant le débarquement. Les ruines romaines, notamment celles du grand théâtre romain, démontrent aujourd'hui encore l'importance de cette ville qui devait être non seulement un centre commercial, mais aussi un centre religieux pour toute la contrée environnante.

Les navigateurs et les entrepreneurs des transports fluviaux formaient des corporations qui se chargeaient aussi des transports par voie de terre pour le passage d'une voie d'eau à l'autre. Les noms mêmes des corporations nous sont connus grâce à des inscriptions votives taillées dans la pierre et retrouvées parmi les ruines romaines. Ainsi, nous savons qu'une corporation de « Nautes » existait à Avenches et nous pouvons admettre qu'elle était très fortunée puisqu'elle

LOSINGER & C° S. A.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS

DELÉMONT

Téléphone (066) 2 12 43

LOSINGER

Travaux publics

Travaux de routes

Béton armé

908

Les Fabriques de Balanciers Réunies S. A.

à Bienne et leurs succursales dans le Jura bernois

Saignelégier

Saint-Imier

Evilard

Bienne

vous fournissent toute la gamme de balanciers

922

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

Bévilard	**Hôtel du Cheval-Blanc** (G. Suter) Moderne et confortable	**(032) 5 25 51**
Bienne	**Hôtel Seeland** (A. Flückiger) Entièrement rénové — Confort	**(032) 2 27 11**
Boncourt	**Hôtel A la Locomotive** (L. Gatherat) Salles pour sociétés — Confort	**(066) 7 56 63**
Delémont	**Hôtel Terminus** (Robert Obrist) Tout confort	**(066) 2 29 78**
Doubs	**Hôtel du Theusseret** (Famille Rollier) **Goumois** — Ses truites	**(039) 4 53 65**
Moutier	**Hôtel Suisse** (Famille Brioschi-Bassi) Rénové, grandes salles	**(032) 6 40 37**
La Neuveville	**Hôtel J.-J. Rousseau** (William Cœudevez) Neuf — Confort, salles	**(038) 7 94 55**
Porrentruy	**Hôtel du Simplon** (S. Jermann) Confort, sa cuisine, sa cave	**(066) 6 14 99**
Porrentruy	**Hôtel du Cheval-Blanc** (C. Sigrist) Rénové, confort, salles	**(066) 6 11 41**
St-Imier	**Hôtel des XIII Cantons** (Mme R. Wermeille) Rénové, confort, grill, bar, salles	**(039) 4 15 46**
St-Ursanne	**Hôtel du Bœuf** (Jos. Noirjean) Rénové, sa cuisine, sa cave	**(066) 5 31 49** 918

a fondé et pavé une Schola (lieu pour réunions, cercles, maison de corporation) en l'honneur de la Maison impériale. Nous connaissons d'autres corporations, comme celles des environs de Berne, des lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat et deux des environs du Léman. Les Nautes du Rhône « nautae Rhodania » et celles de la Saône « nautae Ararici », mentionnées dans de nombreuses inscriptions, s'occupaient du transport des cargaisons sur ces fleuves et aussi de leur transbordement depuis le port de Mandeure sur les bateaux du Rhin. Ces navigateurs utilisaient des barques qui ont été décrites par les auteurs antiques et que nous retrouvons taillées en relief sur des pierres tombales. Un modèle possédait un fond rond, l'avant et l'arrière étaient relevés et recourbés, ce qui permettait de diriger la barque aussi bien par l'arrière que par l'avant. Cette barque, d'une largeur d'environ 1 m. 75

Cliché ADIJ No 420

Les haleurs (Helciarii) d'après un bas-relief romain de Carbières-d'Aigues (copie du Manuel d'Archéologie de Joseph Déchelette, « VI. Archéologie gallo-romaine », par Albert Grenier, deuxième partie, page 555).

à 2 m., était certainement très mobile. Une autre à fond plat était moins mobile, mais plus stable. L'équipage se composait de rameurs, mais les barques étaient aussi halées, comme le montre le bas-relief que vous pouvez voir sur la figure 2. Cette barque possédait un mât auquel étaient fixés les cordages utilisés par deux haleurs. Un homme installé au fond de la barque, chargée de deux barriques, veillait à ce que la barque ne touche pas les bords du fleuve.

Pour transporter les marchandises de Mandeure au Rhin il existait tout un réseau de routes, dont le tracé est, aujourd'hui encore, visible à bien des endroits. Le trafic devait être très important puisque plusieurs routes, avec des embranchements à peu de distance les uns des autres, partaient de Mandeure pour gagner le Rhin à Bâle et au nord de cette agglomération.

Une route quittait Mandeure, sur la rive droite du Doubs, suivait le cours d'eau jusqu'au sud d'Audincourt, passait par Delle-Courtelevant, Largitzen et Koetzingue pour arriver au bord du Rhin à Kembs (Gambete), à environ 15 km. au nord de Bâle (fig. 3).

Cette route avait deux embranchements qui permettaient de gagner le Rhin près de Bâle. L'un partait de Courtelevant, passait par Durlinsdorf-Neuwiller et Binningen, pour arriver au bord du Rhin, au sud du Castrum, c'est-à-dire de l'établissement romain sur la colline de la cathédrale actuelle. L'autre branche quittait la grande route à l'est de Hirsingen pour arriver au fleuve au nord de la ville de Bâle, peut-

être près de l'usine à gaz où a été découverte une station importante de « La Tène », au bord du Rhin.

Il semble donc qu'au port de Mandeure sur le Doubs correspondaient deux ports sur le Rhin, le port de Gambete pour la descente sur le Rhin et celui de Basilea pour remonter le fleuve. Il semble aussi que le fleuve a emporté toutes les ruines des ports qui se trouvaient sur la rive ouest particulièrement exposée au courant qui, dans le coude de Bâle, était très fort, avant la correction du fleuve.

Si l'on prétend aujourd'hui qu'un port moderne à Bourogne devrait desservir le Jura-Nord et plus précisément l'Ajoie, il nous reste à démontrer que le port romain de Mandeure remplissait cette fonction dans l'antiquité.

En effet, une route importante quittait Mandeure, passait par Seloncourt-Saint-Dizier-Bure et Porrentruy, pour gagner la vallée de Delémont par le col des Rangiers. Elle était même reliée à la route principale qui conduisait à Bâle par une branche importante passant par Alle, Luffendorf et Durlinsdorf.

La céramique gallo-romaine découverte parmi les ruines des villas romaines de chez nous et provenant du centre céramique de Lezoux (près de Clermont-Ferrand, département du Puy-de-Dôme) utilisait certainement la voie d'eau du Rhône et du Doubs, comme la céramique du centre industriel de Rheinzabern dans le Palatinat et de Heiligenberg en Alsace (à l'ouest de Strasbourg) nous parvenait en remontant le Rhin.

D'autre part, nous avons appris, par les découvertes de ces dernières années, que la ville romaine d'Augst, qui possédait un port important sur le Rhin, produisait de la viande fumée en grande quantité. Aussi devait-elle certainement en faire un commerce très intense en utilisant la navigation fluviale.

Les produits des pays lointains nous parvenaient par la voie d'eau, comme le prouve cette inscription à l'encre sur une amphore trouvée à Augst et qui mentionne le nom d'une sauce de poisson importée d'Espagne.

Il n'y a donc pas de doute, qu'au temps des Romains, notre contrée, reliée par une route importante au port de Mandeure, profitait de la navigation fluviale et de ce port important, qui a disparu avec la chute de l'Empire.

Aujourd'hui, le canal du Rhône au Rhin, qui a remplacé les routes romaines reliant les deux fleuves, passe par Montbéliard et, à Mandeure, il ne reste plus que les ruines romaines, surtout celles du théâtre, qui rappellent l'importance de ce port.

Nous nous demandons si le modeste village de Bourogne, célèbre par son cimetière burgonde, prendra sa succession.

Alban GERSTER

Ouvrages consultés :

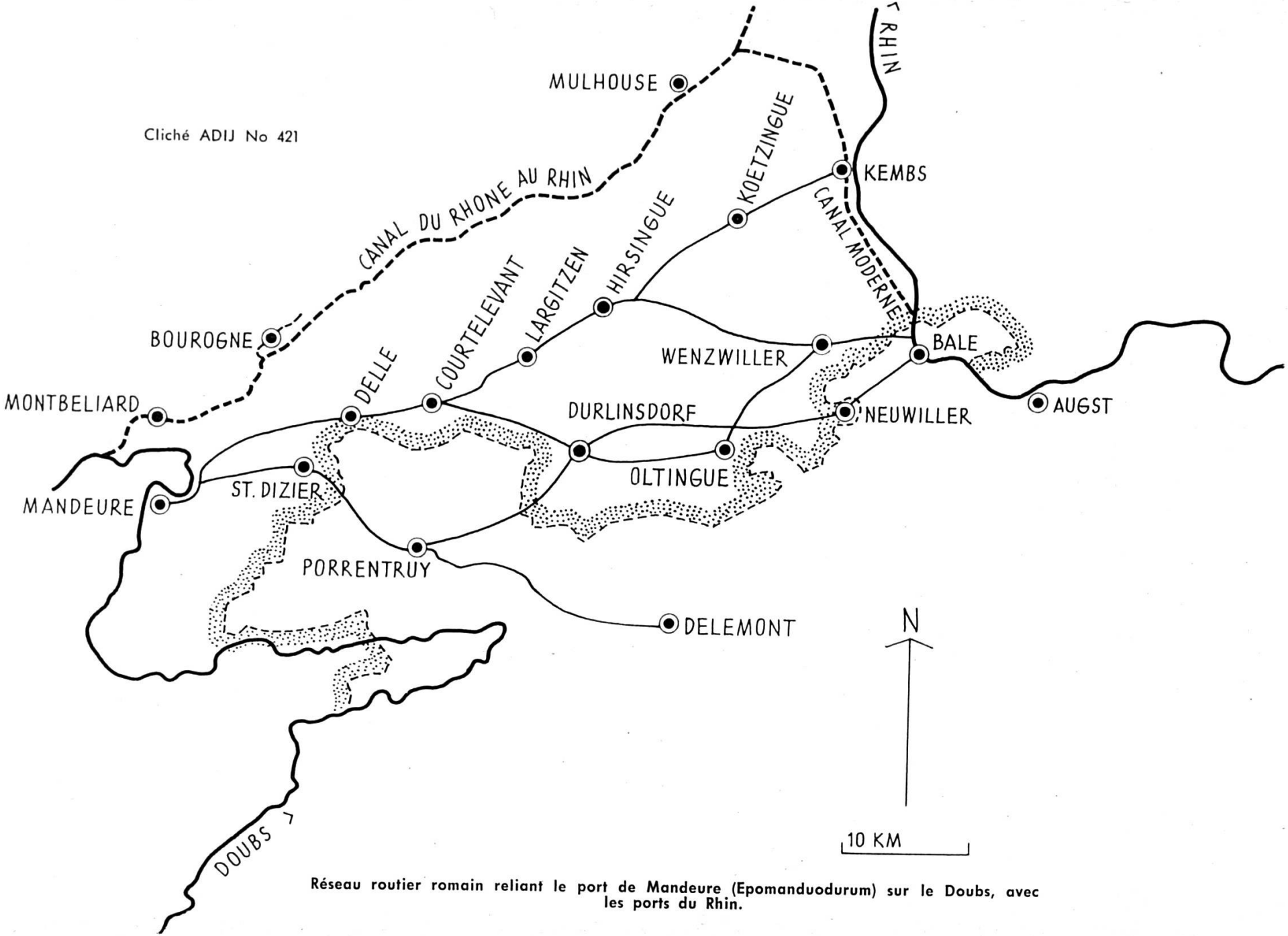
Déchelette, « Manuel d'Archéologie préhistorique », Archéologie gallo-romaine ».

Felix Staehelin, « Die Schweiz in römischer Zeit ».

Werner L. G., « Die Römerstrassen von Epomanduo nach Monte Brisiaco », dans « Elsäss » (Monatschrift 1913). « L'Arrondissement de Mulhouse à l'Epoque romaine » dans « Bulletin historique, Mulhouse », XXXVII, 1913.

Dr Rudolf Laur-Belart, « Führer durch Augusta-Raurica » et autres.

Laufon, le 16 janvier 1959.



Réseau routier romain reliant le port de Mandeure (Epomanduodurum) sur le Doubs, avec les ports du Rhin.