Zeitschrift: Genava : revue d'histoire de l'art et d'archéologie
Herausgeber: Musée d'art et d'histoire de Genève
Band: 3 (1925)

Artikel: Le port Gallo-Romain de Genève
Autor: Blondel, L.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727633

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: 09.07.2025

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

LE PORT GALLO-ROMAIN DE GENÈVE

L. Blondel.

Les dernières maisons anciennes du quartier de Longemalle ont disparu cette année. Maintenant, seulement, il est possible de tirer des conclusions générales sur les tracés des rives du lac, des ports à l'époque antique. Depuis plusieurs années, le sous-sol des maisons démolies a révélé une série d'ouvrages lacustres, des lignées de piquets, des jetées enfouies depuis des siècles sous les constructions. Après le déclin de l'empire romain, les rives ont été repoussées, les édifices et les rues du moyen âge, des temps modernes, ont fait reculer les eaux du lac. Une agglomération nouvelle a enseveli le niveau des grèves antiques.

Nous voulons tout d'abord reprendre l'historique des trouvailles et plus particulièrement des plus récentes. En 1910, M. B. Reber a soigneusement suivi tous les travaux exécutés entre les rues de la Croix-d'Or, la Madeleine, la rue d'Enfer et la nouvelle rue de la Fontaine[1]. Ses remarques ont été publiées et un plan des pilotages a été relevé par le Service des travaux de la Ville. Ce mas d'immeubles recouvrait un bassin important du port gallo-romain *(fig. 1)*. Nos observations, bien qu'entravées par une longue absence, concordent avec celles de M. Reber. Dès avril 1922, la disparition des immeubles 1 à 10 rue de Rive a permis de reprendre la suite des découvertes. Nous n'y reviendrons pas en détail puisque nous en avons déjà parlé dans la chronique archéologique de l'année 1922[2]. Rappelons seulement que, comme ailleurs dans ce quartier, les maisons dépourvues de caves possédaient des fondations très peu profondes, qu'elles reposaient sur une couche de déblais, puis qu'à environ 2 m. 50 sous le niveau de la rue on découvrait la tête d'une lignée de pilotis régulièrement plantés en ligne et défendus par d'énormes blocs erratiques formant brise-lames.

[1] B. Reber : *Les fouilles sur l'emplacement de la Madeleine-Longemalle à Genève.* 1913.
[2] *Genava*, t. I, p. 78, « Digues gallo-romaines ».

En venant de Rive et parallèlement à la rue, cette disposition changeait sous l'immeuble n° 2. Un puissant massif de maçonnerie, de 6 m. 30 sur 3 m. 40, reposant sur un amoncellement de gros blocs, était maintenu par un carré de pilotis. Ce massif, composé de cailloux et de briques noyés dans un bain de mortier, certainement antique et sans rapport avec le tracé de l'immeuble postérieur, devait supporter un édifice en relation avec le port. A partir de cette construction, en continuant dans la direction de la Croix-d'Or, la digue protectrice devenait plus importante. Au lieu d'une simple lignée de pilotis, on a pu en remarquer une double réunie par des traverses en chêne, lesquelles maintenaient les gros blocs du brise-lames. C'est ce que nous avons relevé sous les immeubles démolis n°s 38 à 48 rue de la Croix-d'Or, dès février 1924.

Dans cette partie, mêmes constatations. Des maisons sans caves, des murs peu fondés, à l'exception de l'immeuble n° 48, dont les bases reposaient sur un assemblage de madriers horizontaux. Cependant les constructeurs du XVIIIe siècle avaient respecté les pilotis antiques et les avaient simplement englobés dans les nouvelles fondations. En-dessous de la couche de déblais, la digue se poursuivait en ligne droite. La double lignée de pieux était reliée longitudinalement par des traverses de chêne ou de pin de forte dimension. En avant, du côté du lac, la grève avec son petit gravier et son sable roulé était tout à fait visible; en arrière, du côté de la colline, le sablon compact et jaunâtre avec peu de débris. On aurait dit que hier encore les vagues venaient battre contre les blocs solidement assemblés. Entre les pierres, des multiples débris de poterie cassée, dont beaucoup avaient subi l'usure du flux et reflux de l'eau.

Disons en passant que le niveau de la grève, environ à 2 m. 70 sous le sol de la rue, montre que le lac n'a que peu varié depuis l'époque romaine (cote ancienne environ 375,30).

* * *

Le quai-digue se poursuivait sans changements jusque sous l'immeuble n° 48 où les blocs s'arrêtaient pour être reportés de trois mètres en arrière contre une troisième lignée de pilotis. En outre une série de gros pieux transversaux, plantée plus profondément que les autres, d'une époque antérieure, venait couper la digue. Il faut remarquer que déjà auparavant (sous l'immeuble 44) une double rangée de pilotis, sans adjonctions de blocs protecteurs, dessinait un pont d'embarquement qui se poursuivait encore en arrière de la digue. Du n° 48 à la nouvelle rue de la Fontaine, on se trouve certainement sur un premier bassin de port A. En arrière, les enrochements cessent pour faire place à un pavage grossier, plan incliné sur lequel on devait tirer à sec les bateaux, enfin, contre la rue de la Fontaine s'avançait dans la direction du lac une série de pieux de moyenne dimension serrés les uns contre les autres, sans protection de blocs, formant une cloison entre deux bassins

A et B, le second bassin se trouvant sous la rue de la Fontaine. C'est dans cette partie que nous avons reconnu les petits piquets à tige taillée à la partie supérieure, signalés par Reber. Ils étaient plantés en quinconce en grand nombre sous les pavages et à l'intérieur de ce premier bassin, à un niveau inférieur à celui des gros pieux de digue. Ce ne peuvent être que des pilotis enfoncés pour affermir le sol et constituer une base stable dans un terrain de sable mouvant. On ne les retrouve que sous la surface des ports ou des constructions et non ailleurs; du reste leur tête n'était pas destinée à émerger du sable. Comment expliquer leur forme bizarre ? Des ouvriers terrassiers m'ont donné la solution désirée. Encore de nos jours, on entaille des piquets semblables à leur partie supérieure de façon à former une mince tige. Pour pouvoir les enfoncer sans les briser, on fixe une douille métallique autour de cette tige et à coups de dame ou de maillet on peut frapper sans que la tête maintenue par la douille ne se casse. Une fois le piquet planté, l'ouvrier retire la douille de métal et procède de même pour la mise en place des piquets suivants.

Ce premier bassin A offrait des particularités curieuses. A l'endroit où s'arrêtait l'enrochement postérieur, on a retrouvé, presque au niveau de l'eau, une grosse pierre circulaire en granit, semblant au premier abord ressembler à une meule. Cette pièce, plane sur ses deux faces, posée directement sur le limon dur, de 1 m. 05 de diamètre, est pourvue d'un trou central ovale de 16 sur 14 cm. de diamètre qui la traverse de part en part et d'une entaille supérieure pour placer des tenons. Un mur en pierres sèches, épais de 25 à 30 cm. formait un demi arc de cercle autour et au-dessus de la pierre, mais seulement du côté de la rive, car du côté de l'eau il n'y avait pas de mur. Sur une hauteur de plus de 0 m. 70, une terre remplie de charbon de bois recouvrait cette base et le mur était noirci par le feu. Sans doute nous avons là un foyer, peut-être une forge, protégé par un petit mur latéral. Sans pouvoir expliquer complètement l'utilisation de cette pierre, nous devons penser que c'est l'emplacement d'un atelier, probablement un atelier de réparation pour le bois et le fer en rapport avec le port. Le bassin A plus petit que les autres serait donc un bassin de radoub, ce qui expliquerait aussi la disposition du plan incliné pavé permettant un maniement facile des bateaux. Notons qu'on a récolté tout auprès deux creusets de fondeur.

Le bassin B n'a pu être exploré à fond, car on n'a pas remanié entièrement le sous-sol de la rue de la Fontaine actuelle, cependant ses limites ouest et sud ont été repérées en 1910. Il s'étendait plus en arrière que son voisin A du côté de la Madeleine et mesurait en largeur 21 mètres avec un goulet d'entrée de 15 m. 50. Des restes de constructions sur pilotis ou des pontons le traversaient à une distance de 20 mètres de la digue protectrice. Aucun quai d'embarquement, mais seulement une grève de sable. De nombreux ports romains dans les Gaules offrent cette disposition; les bateaux de petite dimension étaient simplement tirés sur la grève.

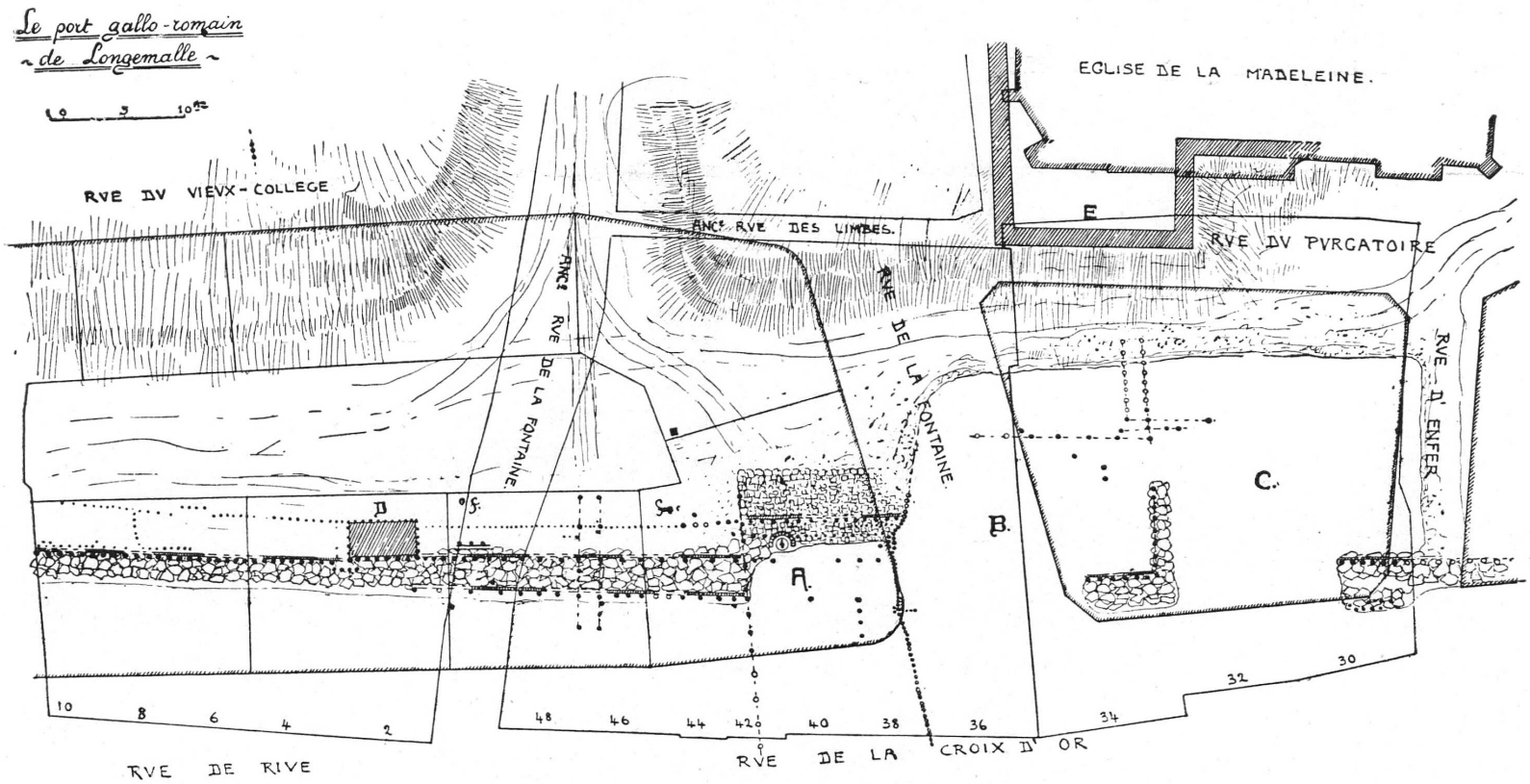

FIG. 1. — Plan du port gallo-romain de Longemalle.

Enfin, grâce au relevé fait en 1910, nous pouvons distinguer un troisième bassin C, juxtaposé aux deux autres *(fig. 2)*. Ses limites du côté de la rue d'Enfer n'ont pu être précisées, mais comme son entrée (15 m. 50) du côté du lac est indentique à celle du port B et que par ailleurs d'autres mesures concordent, il est plus que probable que les bassins B et C mesuraient presque la même largeur. Les travaux exécutés en 1901 pour la reconstruction de la maison d'angle rue d'Enfer et rue de la Croix-d'Or 16 (actuel 10) n'ont amené aucune découverte de pilotages importants, ce qui prouve que le port ne s'étendait pas plus loin dans cette direction et que seule une digue abritait la grève très exposée aux vents du nord. En profondeur le bassin C était traversé partiellement par un ponton et se terminait aussi par une grève, sans quai maçonné, mais assez rapprochée de la rue du Purgatoire.

* * *

Il est évident que pour protéger l'entrée du port les ouvrages retrouvés parallèlement à la rue de Rive et à celle de la Croix-d'Or étaient insuffisants. Plus au large, il devait exister des barrages pour couper les vagues. Un de ces brise-lames composé de plus de trente gros blocs erratiques a été reconnu en 1899 par M. Reber sous la maison faisant l'angle de la place de Longemalle et la rue de la Croix-d'Or, nº 33, à environ trente mètres de la digue du port[1]. Il devait en être de même sous la maison d'angle de l'autre côté de la place (Longemalle, nº 18), car M. H. Fazy y recueillit en juin 1861 sous les fondations une pierre antique avec une sculpture de griffon[2].

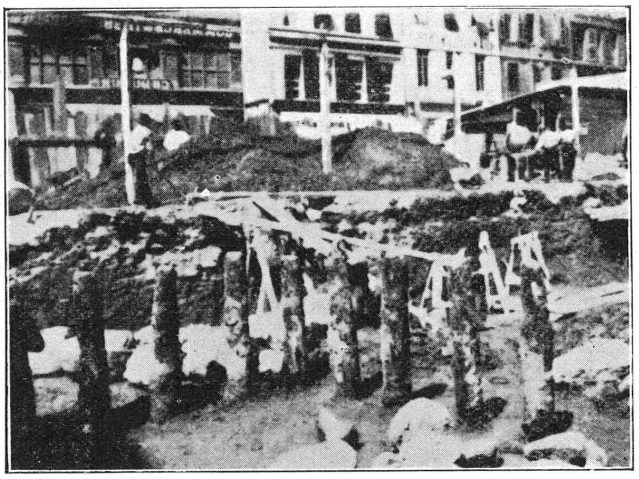

Fig. 2. — Pilotis, formant l'angle du bassin C.

* * *

La liaison du port avec le reste de la ville nous est indiquée par une dépression du terrain qui se trouvait dans l'axe de l'ancienne rue de la Fontaine et qui a été mise au jour pendant le creusage des fouilles pour les nouveaux immeubles. Par

[1] B. Reber : *Esquisses archéologiques sur Genève et les environs*, Genève, 1905, « Une station intermédiaire à Genève », p. 31 à 39.

[2] *Journal de Genève*, 12 juin 1861, article signé H. F.

cette voie charrière, on parvenait directement au marché principal, au *forum*, le Bourg-de-Four, ancien centre de la cité. Le long de la berge devaient sans doute s'élever des magasins, des halles et tous les édifices nécessaires à l'exploitation d'un port. Mentionnons la trouvaille d'un mur important (E) dans la rue du Purgatoire, déjà signalé en 1910, sur lequel le temple de la Madeleine est en partie construit et que nous avons retrouvé l'année dernière, derrière le chœur de l'église[1].

Cet ouvrage épais de 1 m. 30, composé de cailloux ronds reliés par un ciment blanc très dur, pourrait bien avoir supporté un édifice antique. Il est en tous cas bien antérieur à l'église et fut employé semble-t-il dans une de ses parties, comme mur de fortification, vers le XIIe siècle[2]. Nous en reparlerons plus loin à propos du quartier du port.

* * *

La nomenclature des objets trouvés au cours des fouilles est nécessaire pour établir la période pendant laquelle le port resta utilisé. Les débris récoltés en 1910 sont malheureusement peu nombreux et les travaux rapidement menés ont dû faire disparaître une quantité considérable de documents. Outre la mention de beaucoup d'ossements d'animaux, de quelques débris de crânes humains, il n'a été conservé qu'une douzaine de poteries noires ou grises de la fin de l'époque gauloise ou romaine, un manche de couteau, des morceaux de graphites, des résidus de fonte métallique et d'objets en fer. Toutes ces pièces datent de la fin de la période de la Tène et des deux premiers siècles après J.-C. Il en est de même des trouvailles faites sous la maison No 19, rue de la Madeleine. Quant à celles de 1922 le long de la rue de Rive, dans la digue, la plupart étaient des poteries en terre grise à tradition gauloise.

Les fouilles de cette année sous les maisons de la rue de la Croix-d'Or ont offert plus d'intérêt. Ayant suivi jour après jour les travaux nous avons fait notre possible pour rassembler les moindres débris. Plus que partout ailleurs on a constaté l'abondance de poterie rouge sigillée du midi de la France, dont 21 pièces avec signatures, enfin des tessons en terre grise ou terre ordinaire en grande quantité. Les *dolia* à panse sphérique, de dimension importante, montrent un trafic industriel déjà important vers le premier siècle avant J.-C. Nous indiquons le détail de ces trouvailles dans l'annexe de cette étude.

Les ossements d'animaux, si fréquents devant le môle mis au jour l'année dernière, se sont montrés rares près du port, mais en arrière des pilotis, enfouis sous un sable fin compact, sans aucun apport étranger, les ouvriers exhumèrent le 24 mars trois crânes humains dont deux en très bon état de conservation. Ils gisaient à la cote

[1] *Genava*, t. II, p. 91.

[2] L. Blondel : « La maison de l'évêque à Longemalle », *Bulletin Soc. Hist. et Arch. Genève*, t. IV, p. 63.

de niveau 375,63 (f, f.) et ont dû être roulés sur la grève par les eaux à une époque fort ancienne, certainement pendant la période des palaffites. Transportés au Museum d'histoire naturelle, ils y ont été examinés[1]. M. Jules Favre a constaté que l'un des crânes contenait dans du fin sable près de 500 coquillages ou valves, appartenant à 18 espèces différentes. La faune qui y est représentée diffère sensiblement de celle qui vit actuellement sur le littoral du Léman. Après l'étude de ces variétés, M. Favre conclut « que si l'on ne peut dater d'une façon précise le crâne, on peut dire toutefois qu'il appartient à une époque plus rapprochée de la fin du Paléolithique que de l'époque actuelle ».

En résumé, les objets trouvés le long de la digue et dans les bassins du port permettent d'affirmer que cet emplacement a été utilisé depuis la fin de l'époque de la Tène jusqu'à la fin du IIIe siècle après J.-C. Le port après cette période a dû perdre de son importance ou s'ensabler.

* * *

Nous avons reconnu en avant de la digue un remblai systématique pour gagner du terrain sur l'eau. Au-dessus du niveau de la première grève on avait accumulé des branchages et des claies pour rendre le sol résistant et plus haut se distinguait une ancienne chaussée. Il est évident que peu à peu, étape après étape, les habitants ont conquis de l'espace sur le lac. Au début du moyen âge et jusqu'à la fin du XIIIe siècle, la ligne des Rues basses, l'ancienne rue de la Rivière, a formé la voie du bord de l'eau. Cependant à Longemalle, le quartier de la Madeleine s'est accru plus rapidement qu'ailleurs et le golfe antique s'est converti en promontoire couvert de maisons.

* * *

Le port principal de Genève une fois déterminé, nous devons nous demander jusqu'où s'étendait la digue du bord du lac pendant la période gallo-romaine. Du côté du cours de Rive, ce même brise-lames, composé d'une lignée de gros pilotis avec des enrochements, se poursuivait sous les immeubles, rue de la Croix-d'Or 12 et 14, plus loin sous l'emplacement du Grenier à blé démoli en 1898.

Nous avons été convaincus d'après une photographie que ce même alignement traversait l'emplacement du Grenier à blé et que contre cette lignée, en dessous de la tête des pieux, était couchée la statue colossale en bois *(fig. 3)*, conservée au Musée, restée jusqu'à ce jour une énigme pour tous les archéologues. Nous avons interrogé M. Jules Châtelet, entrepreneur, qui a procédé à la démolition du Grenier à blé et nous lui avons demandé ce qu'il pensait de la question. Il nous a répondu qu'il avait de son côté constaté que la lignée de pilotis mise au jour à la rue de la

[1] Museum d'Histoire naturelle de Genève, n° 832/75-77.

Croix-d'Or était identique et dans le prolongement de celle retrouvée sous le Grenier à blé, contre laquelle était couchée la statue. On peut dire maintenant avec certitude que cette image est contemporaine de la digue, qu'elle en faisait partie intégrante, qu'elle est donc antique.

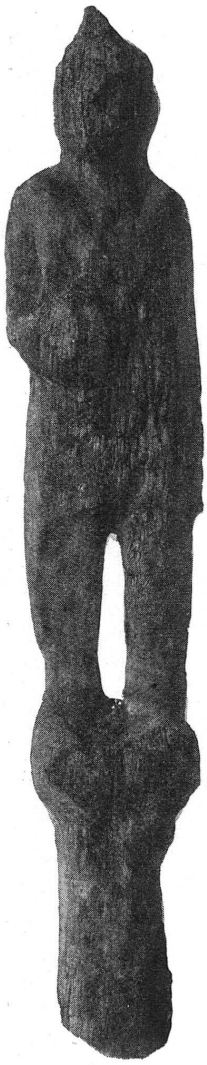

Fig. 3. — Statue en bois trouvée dans les fondations de l'ancien Grenier à blé.

On sait que M. Jacques Mayor a consacré une étude à cette figure de bois taillé et qu'il a cru pouvoir la rapprocher du type des Rolands germaniques du moyen âge [1]. Toute cette hypothèse ne saurait se soutenir, parce que les éléments mêmes du problème, la situation de la trouvaille, ont été mal posés. Il est dit pourtant que cette statue « gisait à 2 m. 50 en dessous du niveau de la rue voisine (rue de Rive) à la hauteur d'une couche de sable fin et que recouverte d'un limon noirâtre et environnée de pilotis, elle offrait un aspect fort primitif, comme le bois était noir à l'égal de celui des pieux, on crut d'abord à un monument lacustre... [2] ». Evidemment ces pilotis n'étaient pas de l'époque lacustre, mais ils n'étaient pas non plus « modernes, destinés à supporter les fondations du Grenier à blé ». C'étaient peut-être, dit encore M. Mayor, des pilotis du XIVe ou XVe siècle. Je ne sais si M. Mayor a assisté à la découverte, j'en doute, car il aurait pu voir, — même la photographie de la statue *in situ* le démontre, — que les substructions du Grenier à blé ne descendaient pas aussi profondément que les pieux, enfin que le pilotage restreint à cette lignée transversale ne correspondait ni au plan des murs du Grenier à blé ni à celui du couvent des Cordeliers dont on possède le relevé [3]. M. Châtelet nous a confirmé que les fondations n'avaient rien à faire avec ces pieux. De ce fait l'argumentation du Roland tombe, la statue est contemporaine de la digue. D'autre part, trop de documents de l'époque médiévale nous sont parvenus pour que la présence d'une statue colossale semblable ait passé inaperçue; remarquons aussi que si cette figure a l'air très fruste, ce n'est pas le fait d'un manque d'habileté, mais bien d'une usure très avancée due à un enfouissement de plusieurs siècles.

Rappelons en deux mots l'apparence de cette pièce unique en son genre. Elle est sculptée dans un seul bloc, sur un pilotis de chêne semblable à ceux du brise-lames. Avec la base et le fût elle mesure 3 m. 05, sans la base 2 m. 75. Cette figure debout, aux jambes massives enveloppée

[1] J. Mayor : « A propos d'une figure de bois taillé », *Indic. Antiquités suisses*, t. XV, 1913, p. 117 et suiv.

[2] *Journal de Genève*, 13 juillet 1898.

[3] Pour le plan antérieur au Grenier à blé, voir aux Archives d'Etat le plan Billon.

d'une ample tunique, a le bras droit replié et tient un objet arrondi indéterminé, peut-être un vase, mais en aucune manière une lame dressée. Le bras gauche a presque complètement disparu, il était allongé le long du corps et par quelques indices il semble que la main tenait aussi un objet ou une arme. La tête était recouverte d'un casque, d'un capuchon ou d'une chevelure pyramidale. Le cou est large, mais était enveloppé d'une chevelure tombante ou d'un capuchon, enfin la surface du dos est plane, la statue devait être appuyée. Indiquons encore que le vêtement montre un dessin très net, c'est une *caracalla* gauloise coupée au-dessus des genoux, échancrée autour du cou. Le moyen âge n'a pas connu d'habit semblable. Que devait représenter cette figure ? Sans doute il sera difficile de le dire vu l'état d'usure du bois. Plantée sur la grève, s'élevant à l'alignement de la grande digue du môle principal, elle devait faire partie de la physionomie du port.

Les statues dressées sur les jetées et même sur des pilotis n'étaient pas rares dans l'antiquité. Des vues des ports de Pouzzoles et surtout de Stabies reproduisent des môles ornés d'arcs, de statues colossales placées sur des colonnes jusque dans la mer [1]. Une monnaie tout particulièrement représente le port d'Ostie au revers d'une pièce de Trajan; on y distingue très nettement entre les portiques du quai et un bâtiment terminant la jetée deux statues sculptées sur des colonnes ou même des pilotis [2]. Ici, par le fait que la base s'est rompue à la hauteur de l'eau, notre figure s'est écrasée dans la vase, face contre terre derrière la jetée, et le sablon humide l'a conservée jusqu'à nos jours. Nous ne pouvons encore nous prononcer sur l'attribution de cette statue, qui est certainement une divinité tutélaire, un *genius loci.* Qu'elle soit la représentation d'un Silvain, d'un Jupiter ou d'un Neptune, protectrice des bateliers ou des éléments, elle devrait en tous cas être rattachée à une divinité allobroge, de tradition gauloise. La rareté d'une trouvaille semblable, d'une statue en bois de cette époque, nous a engagé à l'étudier de plus près. Un hasard, une coïncidence, permettra une fois de l'identifier complètement.

* * *

D'après les renseignements de M. Châtelet, la lignée de piquets se prolongeait jusqu'à la rue d'Italie. Dans l'autre direction, du côté du Rhône, nous avons aussi quelques points de repère. La digue moins importante, car elle ne devait plus servir de quai, suivait le dessin des Rues Basses, à peu près 10 mètres en arrière de l'ancien alignement des maisons contre la colline. Au Terraillet, la ligne de pilotis la plus rapprochée de la rue n'en était distante que de 6 m. 50, mais on en voyait deux

[1] S. Reinach : *Répertoire des peintures grecques et romaines*, 1922, p. 379, vues 1, 4, 5. — Cagnat : *Manuel d'Archéologie romaine*, art. « Ports ».

[2] Daremberg et Saglio : *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, t. IV, fig. 5261.

autres plus en arrière à 12 et 16 mètres[1]. De plus, sous l'immeuble N° 24 (ancien), une estacade perpendiculaire, sorte d'épi, se reliait à la digue. Mais il ne faut pas confondre ces ouvrages avec ceux du moyen âge qui supportaient l'enceinte de la ville. En effet, la muraille médiévale empruntait (à environ 13 mètres de la rue) le même tracé que nous avons aussi reconnu en 1917 sous le Terraillet. A partir de l'ancien N° 20 rue du Marché, l'alignement est moins visible, quelques piquets disséminés pourraient dessiner les pontons d'un petit port secondaire.

Sous la maison Och, 2 rue du Marché, je n'ai plus vu de pilotis, seulement un amoncellement de gros blocs. Il en était de même sous les maisons Badan, rue de la Confédération 28, et N°s 10-12 de la même rue[2]. Jusqu'à la fin du XIIIe siècle la grève occupait encore l'emplacement de la rue; la maison de l'abbaye de Bonmont (maison Ramu, rue de la Confédération 32) est encore dite en 1273 « près de la rive du lac »[3]. La grève aboutissait ainsi au bas de la Cité au débouché du pont du Rhône.

* * *

L'image d'ensemble des rives et du port peut se résumer ainsi. L'extrémité de la baie du lac suit une ligne en arrière de la rue des Eaux-Vives, passe devant la Salle de réunion de l'école des Eaux-Vives, puis s'infléchit pour former le golfe de Longemalle après avoir cotoyé les terrains marécageux du Pré-l'Evêque[4]. Bien que des enrochements placés au large coupent les vagues, le vent du nord a nécessité des travaux de protection des berges. A partir de Rive une digue solidement établie entre des pieux défend la grève. Le port est signalé par des bâtiments généralement en bois, une statue colossale en marque l'entrée. Le môle d'abord simple se double vers la rue de la Croix-d'Or, une construction de pierre, une tour, un phare peut-être, soulignent l'importance de ce quai, plusieurs pontons facilitent l'embarquement et le débarquement des marchandises, enfin se succèdent les trois principaux bassins du port à Longemalle, le premier plus spécialement destiné aux réparations des bateaux. En arrière une voie relie directement le port au *forum*. Puis la digue reprend et se prolonge en diminuant d'importance jusqu'au pont du Rhône.

* * *

Divers points méritent encore d'être étudiés de plus près: la nature des édifices dans le voisinage du port, et si le port de Longemalle était le seul de Genève.

[1] MM. de Morsier et Weibel, architectes, m'ont très obligeamment communiqué un relevé des pilotis au Terraillet.

[2] Renseignements communiqués par M. E. Cuénod, entrepreneur.

[3] *Regeste Genevois*, n°s 935, 1102 et 1133.

[4] M. Vial, architecte, nous a signalé qu'en construisant la Salle de réunion des Eaux-Vives, on avait trouvé sous le perron tout un embarcadère ou ponton avec traverses en chêne.

Nous avons remarqué que sous la Madeleine et le long de cette église une construction importante avait été découverte. Nous pouvons, toutes proportions gardées, comparer un port lacustre à un port maritime. Il devait y avoir des magasins pour les marchandises, des halles, des portiques abritant des boutiques, tout un quartier commerçant. On semble avoir toujours considéré la Genève antique à travers la Genève du moyen âge. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque romaine, pendant les deux premiers siècles de l'Empire, les constructions n'étaient pas uniquement localisées sur le haut de la colline, qu'au contraire elles couvraient le plateau des Tranchées et les rives du lac. Les nombreuses trouvailles d'antiquités dans le bas de la ville, de la Rôtisserie à la rue du Vieux-Collège, démontrent sans hésitation des établissements durables. On ne peut creuser le sous-sol dans cette région sans rencontrer des multitudes de fragments antiques, poteries, meules, poids, stucs.

Un fait semble avoir échappé aux historiens. Lorsqu'en décembre 1910 on retrouva cette inscription antique: « *A Maia, Quintus Servilius Severus* a dédié aussi le temple et les portiques », inscription du IIe siècle, c'est qu'elle provenait d'un mur posé sur la base qualifiée de romaine par M. Reber [1]. Dans la rue du Purgatoire, près du même mur, on retrouva deux monnaies de bronze, l'une de l'empereur *Maxence*, d'Ostie, l'autre de Valentinien Ier, pièces d'époque tardive. Bien qu'on puisse nous faire l'objection que les matériaux antiques ont le plus souvent été transportés pour être utilisés ailleurs, nous pensons que cette inscription intacte et peu usée provient du lieu même du sanctuaire de *Maia* entouré de ses portiques. Les murs relevés seraient les derniers vestiges de cet édifice. Dans les récentes fouilles dans la Madeleine, nous avons noté de nombreux restes antiques [2]. Outre l'inscription à l'édile *T. Nonnius Januarius* étudiée par M. W. Deonna, j'ai vu des fragments de colonne, de chapiteaux, de grandes tuiles à rebord [3]. Les premiers sanctuaires chrétiens de la Madeleine n'auraient fait que succéder à un lieu de culte plus ancien placé près du port.

M. Alfred Cartier a étudié il y a quelques années les inscriptions trouvées au Terraillet, dans le mur du moyen âge, près de la rive antique, entr'autres le cippe funéraire d'*Aurelius Valens*, directeur du bureau de perception de Genève pour la douane des Gaules [4]. Ce monument nous donne la preuve que Genève était le siège d'un bureau important de la *quadragesima Galliarum*. Fait presque certain, ce bureau

[1] A. Cartier : « Inscription latine à la déesse Maia trouvée à Genève », *Bulletin Soc. Hist. et Arch. Genève*, t. III, p. 216 et suiv. — B. Reber, *Ibid.*, t. III, p. 221. — M. Cartier parle d'un mur du moyen âge.

[2] *Maia* était la mère de Mercure et son culte se confondait le plus souvent avec celui du dieu du commerce.

[3] W. Deonna : « Inscriptions romaines de Genève. Extr. de *Pro Alesia*, t. VIII, 1923, p. 7 et suiv.

[4] A. Cartier : « Inscriptions romaines trouvées à Genève en 1917 », dans *Indic. Antiquités suisses*, t. XX, p. 133.

devait être en relation soit avec le péage du pont sur le Rhône, soit avec le mouvement commercial du port. Il faudrait en déduire que non loin des bassins du port s'élevait le bâtiment de l'administration des douanes. On sait que cette disposition existait le long du Rhône aussi bien à Arles qu'à Lyon [1].

Les fouilles pour la construction de l'école enfantine de la Madeleine, en 1881, ont permis de recueillir aussi un certain nombre d'objets et principalement sept meules dont une complète, ainsi que des pieds d'urne en verre [2]. Ces meules de petite dimension (en moyenne 0 m. 35 à 0 m. 40 de diamètre) servaient à moudre le grain; taillées dans des pierres du pays, gneiss, serpentine, quartzite, elles offrent la particularité de ne présenter aucune usure. Peut-être, comme le pensait Charles Morel, proviennent-elles d'un rhabilleur de meules plutôt que d'un meunier. Déjà à l'extrémité du port C près de la Madeleine on avait trouvé une partie de meule de grande dimension, environ 1 m. de diamètre. Toutes ces découvertes indiquent un quartier industriel. En 1906 en construisant la Salle Centrale, outre des fragments d'amphores vinaires, les ouvriers ont rempli plus de deux sacs de poids en terre cuite appelés aussi pierres à filet [3]. Comme on en avait déjà trouvé une dizaine sous l'école, cette accumulation d'une même espèce d'objets est insolite. Bien que des pièces semblables aient pu être utilisées comme poids, ces pesons servaient surtout aux tisserands pour tendre les fils de chaîne de leurs métiers. Les deux formes de pyramide tronquée et de parallélipipède se rencontrent à Genève. Nous croyons donc ici qu'il y avait un atelier de tissage qui complétait le caractère industriel et commercial du quartier. Tout récemment encore, sous la rue de la Madeleine, nous avons mentionné des fragments de gros *dolia* de type gaulois, utilisés dans les fonderies [4]. M. Reber avait déjà trouvé des résidus de fonte métallique et des morceaux de graphite, provenant de creusets, près du port C, et nous-même avons récolté de ces mêmes *dolia* dans le port A avec deux creusets. Ces indices de forges s'expliquent fort bien près d'un port, soit pour des réparations, soit même pour la fabrication d'outils en métal.

Tout près des installations du port, non loin de portiques et d'un sanctuaire, se groupaient des industries diverses: meuniers, tisserands, forgerons se mêlaient aux bateliers, aux marchands et aux fonctionnaires de la douane.

* * *

[1] A. Constans : *Arles antique*, 1921, p. 212.

[2] H. Gosse : *Procès-verbaux Soc. Hist. et Arch. Genève*, 10 février 1881 et notes dans les *Archives archéologiques du Musée*. — Ch. Morel dans *Mém. Soc. Hist. et Arch. Genève*, t. XX, p. 453.

[3] Renseignements de M. Weibel, architecte. — Journal *Le Genevois*, 20 janvier 1906. — *Indic. Antiquités suisses*, 1906, t. 8, p. 83.

[4] *Genava*, t. III, « Chronique archéologique pour 1924 », p. 71.

Le port de Longemalle était-il le seul port de Genève ? Nous ne le croyons pas. Si la navigation sur le lac ne pouvait trouver de meilleur abri que la baie de Longemalle, la batellerie du Haut-Rhône devait avoir son port ailleurs, près de l'Ile à l'entrée du fleuve. Nous avons plusieurs raisons pour appuyer cette opinion. Non loin du pont et de l'Ile, où Charles Morel plaçait un sanctuaire antique, il faut chercher un emplacement où l'on pouvait tirer les bateaux sur la rive. Les trouvailles faites dans cette partie de la ville au cours des siècles et surtout pendant le desséchement du lit du Rhône de 1884 à 1887 ont confirmé notre hypothèse [1].

En 1678 déjà, on recueillait dans le bras méridional du Rhône, un peu en dessous de la tour de l'Ile, l'autel avec base et couronnement, qui a trait au sujet qui nous intéresse plus particulièrement ici: « Au dieu Silvain, pour le salut de ses amis, les bateliers (*ratiarii*) du cours supérieur (du Rhône), *Lucius Sanctius Marcus*, citoyen helvète, a érigé ce monument et l'a dédié en accomplissement d'un vœu. Il en a fait les frais » [2]. Dans le même bras du fleuve, en 1884, dans le lit du Rhône, on retira un autel à Neptune, à peu près en face de la Corraterie au milieu des pilotis, un autel anépigraphe, une tête de statue en marbre blanc, un fragment de frise, enfin dans le bras droit, utilisée dans un mur de quai, une stèle à figure humaine [3].

Beaucoup d'autres objets en bronze et en fer, des époques préhistoriques aux époques modernes, disséminés entre des pilotis de tous les âges, sont venus compléter ces séries localisées dans le bras méridional du fleuve. Nous n'indiquons que pour mémoire les inscriptions et sculptures mises au jour dans la même région, à Bel-Air, car elles ont pu provenir d'ailleurs et avaient été noyées sous les fondations de l'immeuble des Trois Rois et de celui qui le touchait [4]. Ce sont: une dédicace à Mercure, un cippe funéraire, enfin une frise moulurée. Le lit du Rhône n'a pas été partout approfondi, mais seulement égalisé, aussi dans la partie la plus importante au point de vue archéologique, près du pont, les investigations scientifiques sont restées incomplètes.

Il n'est pas douteux que le port des bateliers du Rhône se trouvait près, mais en amont du pont, sur le bras gauche du fleuve. Le banc de sable de l'Ile, très réduit jusqu'au XVIe siècle, ne se prêtait pas à un abri sûr des bateaux. En-dessous du pont, du côté de Plainpalais, il n'y avait aucune construction, les eaux de l'Arve recouvraient constamment ces marais à l'aspect changeant. Jusqu'où pouvait s'étendre ce port à l'issue du lac ? En 1879, dans les fondations de l'immeuble N° 2 rue du Commerce, «les ouvriers ont mis à jour, à quatre mètres environ au-dessous

[1] Th. Turrettini : *Utilisation des forces motrices du Rhône.* Rapport de H. Gosse, 1890, p. 223-227, qui indique toutes les trouvailles faites dans le Rhône.

[2] E. Dunant : *Catalogue raisonné et illustré des séries gallo-romaines*, 1909, n° XII.

[3] Cf. note 1.

[4] E. Dunant : *op. cit.*, p. 39 et 175. — *Indic. Antiquités suisses*, 1897, p. 50-53.

[5] *Journal de Genève*, 8 février 1879. — *Indic. Antiquités suisses* 1879, p. 917.

du niveau de la rue, une double rangée de pilotis, qui présentent la plus grande analogie avec ceux des constructions lacustres et qui prouvent une fois de plus que le Rhône s'étendait autrefois jusqu'aux Rues Basses. Parmi les débris de constructions extraits du même endroit et qui paraissent remonter à des temps très divers on a retrouvé aussi une pierre de roche dure sculptée qui pourrait bien provenir de l'entablement d'un édifice de l'époque romaine » [1]. Cette pierre conservée au Musée est en effet une frise romaine; elle était engagée sous le mur mitoyen de la maison Rossel. Sont-ce bien des pilotis de la période lacustre ? Les exemplaires déposés au Musée rappellent ceux de la rue de la Croix-d'Or et doivent être datés de l'époque romaine, comme les fragments récoltés tout auprès. Le niveau de quatre mètres, s'il n'est pas exagéré, doit se mesurer de la base des pilotis, car nous n'avons jamais vu des constructions dans cette région à une semblable profondeur. Bien que les renseignements sur cet ouvrage lacustre soient incomplets, ils nous permettent de placer là les restes d'une des digues du port.

Les travaux pour la construction des immeubles du Passage des Lions n'ont pas mis à découvert la suite de cette estacade, qui peut-être se prolongeait perpendiculairement à la rive; seuls quelques pilotis isolés, sans dessin d'ensemble, ont été visibles sous les anciennes cours [2]. Il faut donc situer le port un peu plus en amont de la rue du Commerce, à la Fusterie. Le courant du Rhône, très violent au moment des hautes eaux, a dû obliger les bateliers à chercher un emplacement plus éloigné du pont. Un état de fait vient confirmer cette proposition. Pendant tout le moyen âge, jusqu'à la fin du XVe siècle, s'étendait sur cette rive un port animé, appelé « rière les Meyrins », *portu de Meyrins* ou *portu de Meyrinorum* [3]. La dénomination de ce port provient de la famille de Meyrin qui possédait une grande maison qu'elle avait fait construire au XIVe siècle à l'angle de la place de la Fusterie et de la rue actuelle de la Confédération [4]. C'était le port au bois et les charpentiers avaient tout auprès leurs installations et leurs ateliers. On y travaillait non seulement le bois de charpente, mais aussi la fabrication des tonneaux. Avec l'accroissement du quartier du côté de l'eau, on abandonna peu à peu la partie du port sur le Rhône pour ne conserver que la Fusterie. Dès le XVIe siècle, le mot de Fusterie remplaça complètement celui de Meyrins.

Nous pouvons, à ce propos, constater la survivance des habitudes et des traditions dans le commerce, à travers les âges. Les exploitations ont subsisté dans les mêmes localités, malgré des transformations fondamentales. Ainsi, le port de Longemalle, bien qu'ensablé et comblé, n'a jamais cessé d'être en usage jusqu'au début

[1] E. Dunant : *op. cit.*, p. 171.
[2] Renseignements de MM. Peyrot et Bourrit, architectes.
[3] *Registres du Conseil*, publ. t. I, p. 10, 32.
[4] Archives d'Etat. Evêché Gr. R. I, reconnaissances de Marguerone fe. de Jean de Meyrins et de Jean de Meyrins en 1340 et 1343.

du XIXe siècle. Son dernier emplacement se trouvait à près de 200 mètres en avant des bassins primitifs antiques. Pour le port des Meyrins, la distance au moyen âge était bien plus courte; en 1343, la maison de Jean de Meyrins est dite *juxta portum ibidem existentem*, donc à une trentaine de mètres des Rues Basses [1]. Il existait encore d'autres ports pendant la période romaine, mais d'un usage secondaire. Le Molard, bien que cité en 1271, est une création de l'évêque Aymon du Quart en 1309, car il y fit établir des halles par la communauté de Genève [2].

* * *

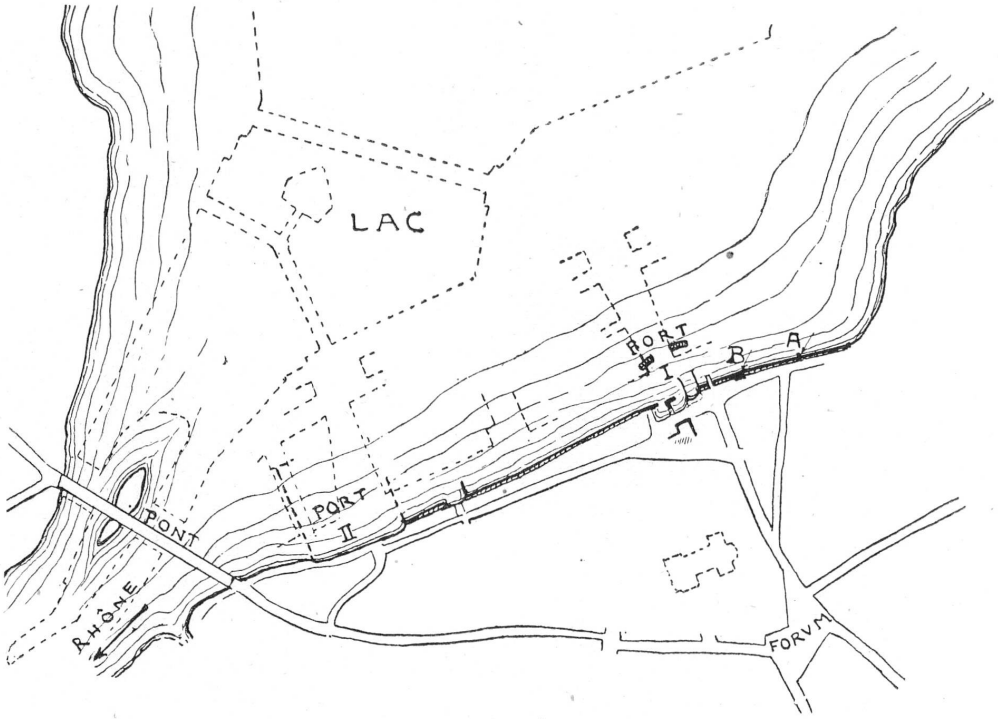

FIG. 4. — Emplacement des ports romains de Genève.

Genève possédait donc deux ports principaux à l'époque gallo-romaine, deux ports qui avaient une activité distincte *(fig. 4)*. D'un côté, celui de Longemalle (I), en rapport avec le trafic du lac, de l'autre celui des Meyrins (II), en relation avec la batellerie du Rhône. La plupart des villes avaient des ports différents, ainsi Arles et Lyon. La navigation sur le lac a toujours dû être intense et importante, elle

[1] *Ibid., ut supra.*
[2] L. BLONDEL : « Notes d'archéologie genevoise », *Bulletin Soc. Hist. et Arch. Genève*, t. IV, p. 27 et suiv.

n'a jamais cessé de l'être jusqu'au XIXe siècle. Le commerce des Alpes par le Mont-Joux, plus tard le Grand St.-Bernard, desservant le Valais, le pays des Nantuates, ainsi que tout le trafic provenant des Helvètes, devait se faire par voie d'eau, parce que plus facile et moins coûteux. Nous n'avons cependant pas encore eu la chance de découvrir à Genève une inscription mentionnant une confrérie des nautes du lac. On en connaît pour les nautes des lacs de Côme et de Garde. Mais cette trouvaille ne ferait que confirmer une institution qui a certainement existé. Par contre, la corporation des radeleurs du Haut-Rhône nous est révélée par l'autel à Silvain.

Il semble tout d'abord étonnant qu'il y ait eu une utilisation pratique du Rhône pour la batellerie entre Lyon et Genève, quand on pense à son cours torrentueux et surtout à la « perte » près de Bellegarde. M. Lefebvre des Noettes a fait ressortir « que l'activité de la batellerie et des transports fluviaux dans l'antiquité ne provenait nullement de ce que le régime des cours d'eau offrait des facilités plus grandes que de nos jours, mais résultait de la pénurie des transports par terre » [1]. La batellerie sur le Rhône comprenait différents secteurs, desservis par des corporations de nautes indépendants [2]. Arles recevait les transports maritimes; la première étape fluviale, avec plusieurs escales, s'étendait de Arles à Lyon, en passant par Vienne. Lyon possédait au moins deux ports, l'un pour les bateliers du Rhône, l'autre pour ceux de la Saône, tous deux situés sur la Saône [3]. De Lyon, grand centre de la navigation, le trafic se divisait. L'un, le plus important de beaucoup, remontait la Saône, l'autre utilisait le Haut-Rhône dans la direction de Genève. Mais, sur ce dernier tronçon, la circulation difficile était interrompue entre Seyssel (Condate) et Collonges-Fort de l'Ecluse par des obstacles insurmontables. Un transbordement des marchandises devenait nécessaire. Ces transbordements étaient fréquents dans l'antiquité, par exemple à Dijon, entre la Saône et la Seine, à Roanne entre la Loire et le Rhône [4]. Si en aval Condate semble le point extrême pour la navigation, du côté de Genève nous pensons que bateaux ou radeaux s'arrêtaient au port de Villars-sous-Cluse, commune de Collonges. Ce port, qui servait aussi bien au passage d'un bac unissant les deux rives qu'aux nécessités de la circulation fluviale, est mentionné jusqu'au XVIe siècle. Il appartenait pour une part aux seigneurs de Livron ensuite d'une concession qui leur fut accordée par les sires de Gex vers 1323 [5]. En effet, les sires de Gex possédaient les rives du Rhône du côté de leur fief. En 1666, ce point est encore signalé comme lieu de passage du grand chemin de Genève à Lyon. Le transbordement par voie de terre comptait jusqu'à Seyssel environ 30 kilomètres.

[1] Compte rendu dans la *Revue des Etudes anciennes*, 1924, p. 255.

[2] Allmer et Dissard : *Inscriptions antiques du Musée de Lyon*, t. 2, p. 464.

[3] A. Steyert : *Nouvelle Histoire de Lyon*, 1895, t. I, p. 279 et suiv.

[4] Voir sur toutes ces questions de batellerie l'ouvrage d'ensemble de Louis Bonnard : *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine*, 1913.

[5] Soc. Hist. et Arch. Genève, *Manuscrits Vidart*, nº 15, p. 84, 125, 169.

M. Louis Bonnard a fait remarquer qu'au moment de l'arrivée de César, en 58 av. J. C., les Helvètes tentèrent le passage du Rhône, non seulement avec des radeaux, « mais des bateaux reliés les uns aux autres (*navibus junctis*) ce qui implique l'existence d'une certaine utilisation nautique du fleuve dans la partie voisine du Léman »[1]. Après l'empire romain, cette utilisation ne fut point complètement abandonnée; nous savons qu'au moyen âge on se servait encore du Rhône pour transporter du matériel; ainsi en 1349 trois bateaux remontèrent par le fleuve, de Peney à Genève, les engins de guerre qui avaient servi au siège du château épiscopal[2].

On a beaucoup discuté sur le terme de *ratiarii*, sur la qualification des entrepreneurs de transports par radeaux. Leur principale fonction était de convoyer des trains de bois, mais outre cela ils étaient passeurs de bacs et conduisaient de véritables barques sur les fleuves et les lacs. La confrérie de Genève avait sans doute ces diverses attributions qu'elle partageait avec ses confrères de l'Isère. Le commerce du bois et plus tard du vin ont fait pendant des siècles l'objet principal des échanges. Les forêts abattues dans la montagne, amenées par le lac à Genève, étaient transmises par le Rhône aux grandes cités de Lyon, Vienne, Arles[3]. Le commerce du vin était de deux sortes. Le vin importé du Midi nous parvenait dans de grandes outres ou des amphores, puis il était conservé dans de vastes entrepôts et de là expédié vers l'est et le nord. Dès le milieu du 1er siècle, les vins indigènes firent à leur tour l'objet d'un échange actif[4]. On sait qu'à côté des récipients en terre, les amphores dont on a retrouvé des lignées complètes dans les caves genevoises, les habitants de notre pays construisaient déjà des tonneaux. Pline rapporte que les habitants des Alpes renfermaient leur vin, non dans des vases de pierre comme les Romains, mais dans des vases de bois. *(Circa Alpes ligneis vasis vinum condunt circulique cingunt.)*

Le vin d'importation restait donc enfermé dans les amphores, alors que le vin indigène se conservait dans des tonneaux. Comme au moyen âge, les entrepôts de vins occupaient principalement la rive en face du port au bois à la Fusterie, il est probable que dans l'antiquité il en était de même. La maison de Bonmont par exemple et ses voisines servaient à cet usage au XIIIe siècle.

Nous devons nous représenter la répartition des marchandises et des denrées de la façon suivante: Tout le commerce de transit, principalement celui du bois, ainsi que les vins, venait aborder au port près de l'Ile à la Fusterie, les bateliers du Rhône le transbordaient sur leurs radeaux ou leurs bateaux plats pour le descendre au gré des eaux du fleuve, par contre, le commerce local ou à destination de la région

[1] Louis Bonnard : *op. cit.*, p. 64.
[2] *Mém. Soc. Hist. et Arch., Genève*, t. XVIII, p. 291.
[3] Allmer et Terrebasse : *Inscriptions de Vienne*, t. II, p. 405.
[4] Raoul Montandon : *Le commerce des vins dans la Genève gallo-romaine et l'origine de notre vignoble.* Genève, 1921.

voisine, les grains, les produits de toutes sortes se déchargeaient au port de Longemalle.

Les nautes du Rhône invoquaient Silvain comme leur protecteur; nous ignorons la divinité tutélaire des nautes du lac. Peut-être la statue érigée sur le môle du port représentait-elle un de leurs génies vigilants ? Après plusieurs siècles d'oubli, le problème de la navigation se pose à nouveau, et notre pays ne peut plus méconnaître la valeur commerciale de ses voies lacustres et fluviales. Lentement, nous apprenons les leçons du passé. De même qu'au large, les eaux du lac ont conservé la civilisation des hommes des âges de la pierre et du bronze, le sable des grèves, poussé par la vague, a enfoui les secrets des mariniers romains avec les établissements de leurs ports.

* * *

Annexe. — Objets trouvés dans le port romain en 1924.

Mentionnons en premier lieu des morceaux intéressants de poterie sigillée, provenant du sud de la France, principalement de la Graufesenque; plusieurs fragments d'un vase de forme 29, identiques par leur décor à ceux du potier MOMMO[1]; 4 fragments de vase de forme 29, décor de cerfs bondissants dans des compartiments en demi-cercles; 2 fragments de vase forme 29 avec des feuillages, sur la frise des flèches imbriquées entre des rinceaux, probablement de la Graufesenque; 3 fragments de vase forme 30, figure de Minerve debout tournée à gauche tenant son bouclier rond, entre des compartiments avec ornements cruciformes, les compartiments sont remplis par des fleurons en éventail, type de la Graufesenque; 4 fragments de frises de vases forme 29 avec rinceaux; 4 fragments, parties inférieures de vases forme 29, avec de petits médaillons entourant un lièvre, un canard, un lion; 2 fragments de bords supérieurs de vases forme 29, l'un avec des rinceaux, l'autre avec un dauphin; 1 fragment, base de vase, forme 29, avec feuilles et glands; 2 fragments de base d'un vase avec feuillages imbriqués, assez grossier; 1 fragment de petit vase avec décor de rosaces à doubles cercles concentriques, le plus grand perlé, peut-être de Lezoux; Outre ces pièces, il a été récolté plus de 150 fragments de poterie semblable provenant de petits vases, plats, bols, etc., sans décor ou avec simple moulure; une dizaine de pièces de poterie avec imitation de vernis rouge et orangé; une douzaine de pesons coniques brisés; une multitude de poteries ordinaires rougeâtres ou rosées, sans couverte vernissée, dont une jatte avec déversoir et une anse moulurée.

Les signatures suivantes ont été trouvées sur des poteries sigillées non décorées :

[1] J Déchelette : *Les vases céramiques ornés de la Gaule romaine*, 1904, t. I, p. 98, fig. 65.

Aei avec palmette verticale, pour Cneivs Ateivs, intérieur d'un fond de gobelet évasé.

Scoti pour Scotivs, intérieur du fond de coupe.

Ofic Bilici, pour Oficina Bilici, intérieur d'assiette.

vcar ? incertain, pour Vicari, intérieur de fond de coupe.

...anti incomplet, intérieur fond de coupe à couverte orangée peu solide. Graffite W sur le même vase.

....vlo incomplet sur fond de plat.

Secun.. incertain pour Secvndvs, fond intérieur de coupe à couverte orangée.

Vapvs très lisible, sur fond de coupe.

..m..nd pour Amandvs ? incomplet sur fond de coupe.

Jvllini ou Svllini intérieur fond de coupe.

3 fragments Of.prm, incomplet, Prmi et Oprm, pour Officina Primi, sur fonds de vases.

...anvs incomplet sur fond d'assiette.

Macer sur fond de coupe.

..vo incomplet, presque illisible.

Dior.f incomplet pour Dior fecit ? petit fragment.

..avlvsm incomplet, pour Pavlvs M ? sur fond intérieur coupe.

C incomplet sur fond d'assiette.

Ivlofi pour Jvlii Oficina, intérieur fond de coupe.

La plupart de ces marques datent du 1er siècle et se rattachent probablement aux manufactures du midi de la France. Les vases de Cneius Ateivs sont contemporains d'Auguste et fréquents dans la Narbonnaise.

Il nous reste à énumérer les poteries peintes, noires ou grises.

3 fragments de poterie peinte à tradition gauloise. L'un de ceux-ci en terre rougeâtre très fine offre une bande blanche recouverte de petits traits verticaux noirs dessinant des carrés entre deux zones, l'une noire, l'autre rouge, avec traits verticaux noirs; 3 fragments de vases à engobe blanc et noir semblables à ceux trouvés à la Tour-de-Boël [1].

Les débris de vases à pâte grise, noire ou blanchâtre, se sont trouvés nombreux. Quelques-uns sont nettement gaulois avec ornement ondulé. Un tesson avec pâte de grains schisteux, mal cuit, a un rinceau profondément dessiné au peigne. Dans cette même catégorie rentrent des fragments de très gros vases noirâtres aux parois épaisses, au col légèrement évasé avec ornementation de petits traits horizontaux ou verticaux sur la panse arrondie. Leur diamètre d'ouverture est d'environ 22 centimètres, d'autres encore plus volumineux, avec parois de 12 à 15 millimètres à rebord

[1] *Genava*, t. II, p. 85.

plat, ont des ouvertures allant jusqu'à 35 centimètres. Ce sont des *dolia* à panse sphérique, semblables à celles trouvées au Mont Beuvray dans les ateliers de forge [1]. Les vases de grande dimension sont représentés presqu'exclusivement par ces *dolia*, les débris d'amphores vinaires ou pour l'huile ont été très peu nombreux. Deux creusets complètent ces séries et montrent l'existence de fondeurs près du port.

Les objets métalliques se sont trouvés si peu nombreux que nous n'avons recueilli qu'un amas de gros clous non loin de la pierre circulaire, l'humidité du sol a dû tout détruire.

Une monnaie avec le crocodile de la *Colonia Nemausus*, soit Nîmes.

Quelques très petits débris de vases en verre.

[1] J.-G. Bulliot : *Fouilles du Mont Beuvray*, 1899, Album, pl. XXIX.