

Les quartiers méridionaux d'Aventicum et la route menant à la Porte de l'Est : sondages exploratoires et premières hypothèses

Autor(en): **Bridel, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte = Annuaire de la Société Suisse de Préhistoire et d'Archéologie = Annuario della Società Svizzera di Preistoria e d'Archeologia**

Band (Jahr): **74 (1991)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-117302>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Philippe Bridel

Les quartiers méridionaux d'Aventicum et la route menant à la Porte de l'Est – sondages exploratoires et premières hypothèses

L'avant-projet de remaniement parcellaire présenté par le Syndicat d'amélioration foncière Avenches-Donatyre prévoit de restructurer le réseau des chemins ruraux dans la zone agricole située à l'intérieur des murs de l'enceinte romaine. Informés de ces intentions, l'archéologue cantonal et la Fondation Pro Aventico ont fait part de leurs desiderata, réclamant avant tout que les nouveaux chemins soient créés, autant que faire se peut, sur le tracé des rues et routes antiques. Si le réseau en est connu ou restitué avec une certaine vraisemblance dans la partie plane des Conches Dessus, où il délimite les insulae 19–42 de la ville, nos connaissances sont quasi-nulles plus au sud, au-bas du coteau de Donatyre, du Théâtre à la Porte de l'Est. Nous avons donc été requis par la section des Monuments historiques pour réaliser une série de sondages visant à déterminer le tracé de la voirie principale entre l'insula 42 – la dernière connue au sud-est – et la porte de l'Est, mais aussi pour repérer un éventuel prolongement vers le sud du réseau des insulae déjà reconnues. Les clichés photographiques pris lors de plusieurs vols de détection, en 1982 et 1989, permettaient en effet de déceler deux phénomènes intéressants à cet égard. L'archéologue cantonal D. Weidmann nota tout d'abord en 1982 les vestiges d'une série de bâtiments disposés le long d'un axe est-ouest, au sud-est du réseau des insulae, orienté lui-même à 45° environ des points cardinaux (fig. 2,a). En 1989, François Francillon, collaborateur des MHA VD, relevait à son tour, sur les clichés qu'il avait pris d'avion, les traces de chaussées prolongeant certains cardines ou courant parallèlement aux decumani dans une zone située au sud-est des insulae 38 et 39. Il s'agissait donc pour nous de vérifier, autant que possible et dans les secteurs touchés par l'extension du réseau des chemins, les données de la détection aérienne qui recoupaient en partie des informations plus anciennes et très sporadiques, obtenues en 1972 lors d'une campagne de détection recourant à la technique des mesures de la résistivité géo-électrique, et semblaient trouver localement une confirmation si on les confrontait aux données, assez aléatoires dans ce secteur, du plan archéologique. Une série de 13 sondages à la pelle mécanique fut donc exécutée, du 23 janvier au 14 février 1990 (fig. 1).

Première hypothèse

Dans un premier temps, et alors que nous ne disposions pas encore de l'ensemble des indices fournis par la détection aérienne, nous avons posé l'hypothèse que la route franchissant la Porte de l'Est se poursuivait à l'intérieur de l'enceinte dans l'axe des passages d'entrée pour aboutir soit dans l'angle sud-est du réseau des insulae, soit dans l'axe du forum, en limite sud de l'insula 40, suivant en cela l'orientation de bâtiments mentionnés par le plan archéologique au sud-est du cardo séparant les insulae 41 et 42. Les sondages 1–5 furent ouverts pour juger de la valeur de ces hypothèses, les sondages 6–9 visant à s'assurer de la position et de l'extension du dernier decumanus ainsi que de l'extension au sud-est du dernier cardo.

Les sondages 1 à 3 ne révélèrent aucune structure archéologique, et ne livrèrent qu'un matériel très pauvre, attribuable sous toute réserve au 2^e s. pour le sondage 1. L'hypothèse d'une liaison rectiligne entre la Porte de l'Est et l'angle sud-est du réseau des quartiers réguliers ou l'axe du forum se trouvait ainsi écartée. Une ligne de rupture de pente très prononcée aurait d'ailleurs rendu ces cheminements peu aisés.

Les sondages 4 et 5, ouverts sur un axe reliant idéalement la Porte de l'Est à un decumanus supposé parallèle au dernier connu, et limitant au sud une nouvelle rangée d'insulae, n'ont révélé aucune trace de chaussée. Des vestiges d'habitation en matériaux légers sont apparus dans le sondage 4, orientés presque exactement nord-sud, et excluant donc l'existence de l'axe recherché. Un puits et des fosses ont été repérés dans le sondage 5, scellés par un remblai établi au milieu du 3^e s.

Les sondages 6 et 8 visaient à repérer l'éventuel prolongement au sud du dernier cardo connu. Le but a été pleinement atteint en 6 puisqu'une importante chaussée, large de 4,5 m environ et comportant cinq recharges de gravier totalisant une épaisseur de près de 0,80 m a été relevée. Cette rue était limitée de part et d'autre par des maisons dont les murs de façade ont été repérés, ainsi qu'un sol de terrazzo à l'est et un enduit interne peint en rouge à l'ouest. La largeur de la rue a été peu à peu

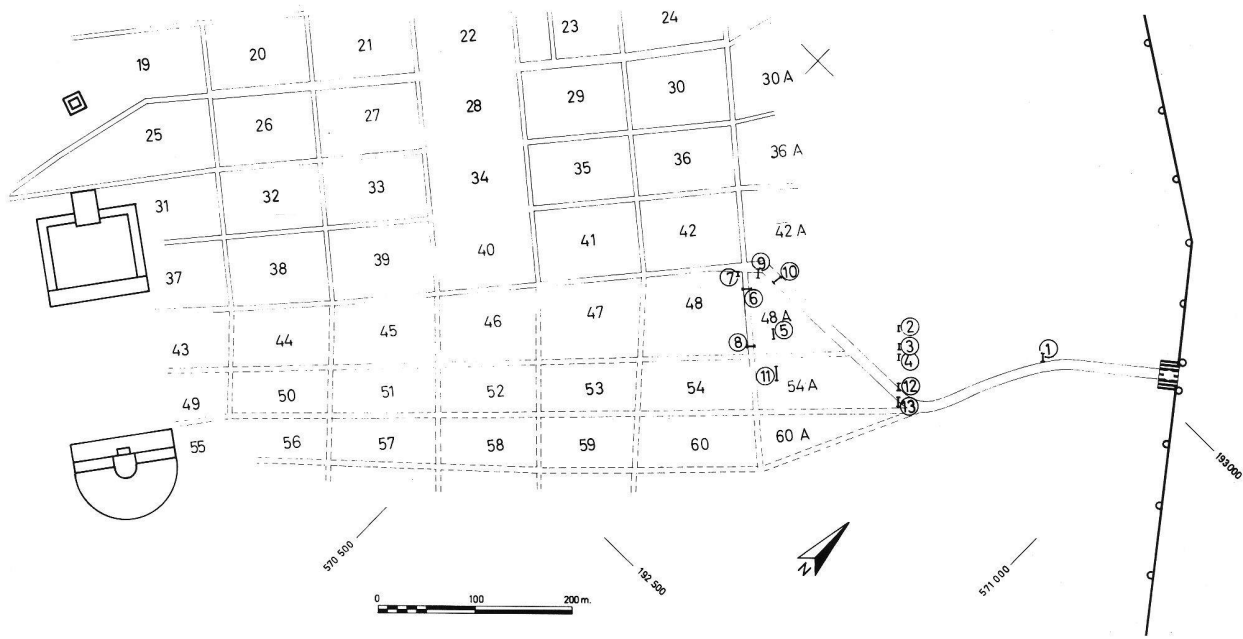
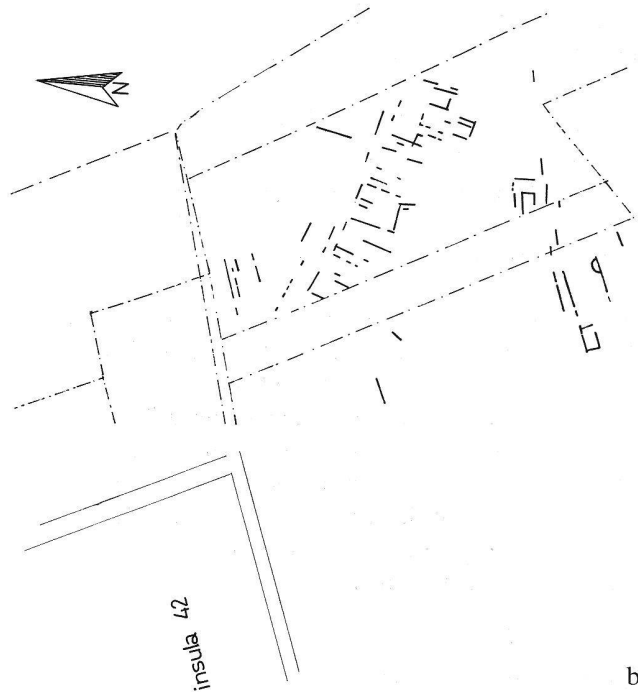


Fig. 1. Aventicum, route de la Porte de l'Est et quartiers sud de la ville aux 60 insulae. Plan schématique et hypothétique. 1-13: situation des sondages 1990. Ph. Bridel/M. Aubert, 1990.



a



b

Fig. 2.a.b. Photographie aérienne oblique du secteur, insula 42 - route de la Porte de l'Est, prise d'ouest en est. Cliché D. Weidmann, MHAVD, 1982, schéma d'interprétation Ph. Bridel/M. Aubert, 1990.

ramenée à 2,40 m, suite à la creuse de fossés latéraux. La base de la chaussée repose sur un niveau morainique en place qui révèle les traces d'une occupation antérieure à la rue: lentille d'argile damée et rubéfiée en surface, niveaux cendreaux et vestiges d'un foyer. Le matériel en connexion remonte à la période claudio-flavienne. Ouvert 60 m plus au sud, le sondage 8 a révélé à l'est un mur exactement aligné sur son homologue du sondage 6, et à l'ouest, distant de 6,10 m, un autre mur parallèle. Ils appartiennent à l'état en pierre des maisons bordant la rue, précédé par un état en terre et bois. Dans l'axe de la rue, une vaste perturbation a pu emporter les graviers de la chaussée, dont la largeur utile ne devait guère dépasser 2 m en raison de la présence de fossés latéraux. La base de la fosse de récupération présente une tranchée large de 0,65 m, légèrement oblique par rapport aux murs mentionnés jusqu'ici: elle a pu contenir les fondations d'un premier mur, entièrement disparu, antérieur à l'établissement du cardo et à mettre peut-être en relation avec trois trous de poteaux repérés à l'ouest. Cette première occupation pourrait remonter au 1^{er} s., la dernière entre 150 et 250 ap.J.-C., établie sur des remblais de la première moitié du 2^e s.

Les sondages 7 et 9 ont été ouverts pour situer avec précision le dernier decumanus connu au sud-est du réseau des insulae et vérifier s'il se prolongeait ou non à l'est, au-delà du dernier cardo connu. Dans les deux fouilles, la chaussée du decumanus n'a pas été atteinte: il se situait immédiatement au nord des bâtiments dont on a repéré en 7 la fondation du mur de façade, bordée, semble-t-il, d'un trottoir et d'un fossé. Ces aménagements remontent à la première moitié du 2^e s. et recouvrent une occupation du 1^{er} s.

Le sondage 9 n'a atteint que le dernier niveau d'occupation, daté de la fin du 2^e ou du début du 3^e s.; il s'agit probablement d'une cour aménagée pour les activités domestiques.

Si l'on excepte la confirmation du prolongement du dernier cardo est connu au sud-est du réseau des insulae, les 9 premiers sondages excluent l'hypothèse tout d'abord retenue d'une route rectiligne menant de la Porte de l'Est à la ville régulièrement ordonnée en quartiers, non sans livrer toutefois de nombreux indices d'une occupation progressive de tout le secteur étudié, dès la fin du 1^{er} s. pour les parties hautes, plus tôt déjà pour celles situées tout au bas du coteau de Donatyre.

Deuxième hypothèse

Face à cette impasse, et grâce à la consultation des photos aériennes fournies par la section des Monuments Historiques, une deuxième hypothèse fut posée, et quatre nouveaux sondages ouverts pour tenter de la véri-

fier (10-13). Plus attentive aux données de la topographie et à quelques observations de surface, elle suppose que la route descendant de la Porte de l'Est suit la ligne de moindre pente pour aboutir à l'angle est de l'insula 42. Partant de l'enceinte, on remarque dans le champ bordant au sud-est le chemin des Combes une trace dans les terres labourées, plus claire en raison de la présence plus dense de gravier et de cailloux. Cette trace, tout d'abord à peu près parallèle au chemin actuel, trouve sa confirmation à la lecture attentive du plan photogrammétrique au 1:500, dressé en 1985 sur la base de photographies aériennes de 1982. Les courbes de niveau, équidistantes de 1 m seulement, dessinent à l'évidence le tracé d'une ancienne route suivant la ligne de pente la plus régulière pour recouper le chemin actuel avant qu'il oblique au sud, en direction du bosquet où il s'enfonce. L'un des sondages géoélectriques de 1972 fournit un indice de calage supplémentaire. Le tracé reste cependant jusqu'ici fort hypothétique, quoique logique au regard de la topographie et des résultats négatifs des premiers sondages.

Au-delà, c'est l'interprétation d'une photographie aérienne prise en 1982 par Denis Weidmann qui nous guide (fig. 2,a,b): les vestiges qu'elle détecte, reportés avec précision sur le plan archéologique du site, laissent entrevoir deux rangées de maisons disposées de part et d'autre d'un axe orienté ouest-est qui se détache de l'angle sud-est de l'insula 42. Les sondages 10, 12 et 13 ont été ouverts pour vérifier son existence et sa situation, et préciser sa nature. Le sondage 11 est venu compléter cette démarche; il a été ouvert sur le tracé, supposé par photo-interprétation, d'une autre route quittant le tronçon précédent avant son inflexion vers l'ouest pour continuer à flanc de coteau une descente plus progressive en direction de l'axe du forum, au sud-est de l'insula 40.

Le sondage 10, creusé perpendiculairement à la route supposée se détacher de l'angle de l'insula 42, désormais mieux localisé, et à 20 m de celui-ci, est venu confirmer notre hypothèse.

Un important empièchement est apparu, dont ni la base, ni les limites nord et sud ne sont certainement assurées; la dernière recharge, épaisse de 0,60 m environ est cependant délimitée au nord par un fossé, ultérieurement comblé de divers matériaux, dont l'orientation correspond à celle supposée à la lecture des photos aériennes. Trois autres empièchements antérieurs et sous-jacents ont été vus, le plus récent occupant sur 10 m toute la longueur du sondage, sans qu'une limite n'apparaisse ni au nord, ni au sud. Les deux plus anciens niveaux ne s'étendent en revanche que sur les 4 premiers mètres de la tranchée, au nord, sans que leur limite nord soit connue. La hauteur maximum de l'ensemble de ces couches de gravier dépasse sans doute 1,5 m, puisque le sol naturel n'a pas été atteint au fond de la tranchée. Aucun matériel datant n'a malheureusement été retrouvé dans les ni-

veaux de gravier. Si la largeur exacte de la route à ses différents stades d'utilisation ne peut être précisée, son existence est confirmée en ce point, et son orientation assurée, pour le dernier état au moins.

Le sondage 11 fut ouvert pour repérer une route s'embranchant au point où la route venant de la Porte de l'Est s'infléchit à l'ouest et rejoignant l'axe du forum le long du dernier decumanus sud. L'orientation de cet axe hypothétique semblait indiquée par celle de quelques bâtiments repérés sur les photos aériennes de 1982 et sur le plan archéologique. Si les divers états de l'habitat repérés dans le sondage respectent cette orientation, la rue qui le dessert doit être cherchée ailleurs.

Les sondages 12 et 13 ont été ouverts pour recouper et localiser la route descendant de la Porte de l'Est vers l'angle est du réseau régulier des insulae, peu après le coude qu'elle décrit vers l'ouest. Le sondage 12 a mis au jour deux murs parallèles, larges de 0,85 m, fondés sur un premier empiècement correspondant sans doute à un premier état de la route et orientés est-ouest. La limite nord de la route a varié dans le temps; il est probable qu'un trottoir, puis un portique au sol de gravier soient venus empiéter sur la frange nord de la route dans son premier état. Le peu de matériel récolté semble indiquer une succession rapide de ces phases de la fin du 1^{er} s. au milieu du second, avec des traces d'utilisation jusqu'au milieu du 3^e s. au plus tard.

Le sondage 13 immédiatement voisin au sud, a révélé un mur parallèle et semblable au mur sud du sondage 12, à 9 m de distance environ, et les fondations d'un second mur, perpendiculaire au premier, dont il ne reste que les fondations. Entre les deux murs parallèles des sondages 12 et 13, la route a été vue, mais n'a pu être relevée, suite à l'effondrement du terrain. Au sud de celui du sondage 13, le mobilier récolté relève de plusieurs niveaux difficilement datables, mais qui semblent attester une occupation de cet habitat jusqu'au 3^e s.

Conclusions provisoires et nouvelles hypothèses

Les 13 sondages pratiqués permettent de suivre le tracé d'une route majeure qui, descendant à flanc de coteau de la Porte de l'Est, s'infléchit bientôt à l'ouest pour rejoindre en ligne droite l'angle est de l'insula 42. Assez

approximativement fixé dans son cours supérieur légèrement incurvé vers le sud, ce tracé peut être considéré comme assuré dans son tronçon rectiligne inférieur, notamment par la confrontation avec les données des photos aériennes de 1982. Tout comme Archéodunum avait pu l'indiquer après des sondages pratiqués en février-mars 1989 hors les murs, cette route de transit joignant la Porte de l'Est à celle de l'Ouest en longeant au sud-est le forum dans sa plus grande extension qui englobe l'insula 40¹ remonte sans doute à la fin du 1^{er} s., et doit relever d'une intention précise, manifestée par l'édification du mur d'enceinte et la création de la Porte de l'Est. Il semble bien en effet que la Porte du Nord-Est, établie sur l'ancien axe de transit passant entre les insulae 19-24 et 25-30, n'ait été aménagée que tardivement et que les constructeurs de l'enceinte ont cherché délibérément à imposer un nouvel itinéraire qui, suivant le fond du thalweg, au pied du coteau de Donatyre, passe entre le théâtre et le Cigognier et longe au sud-est les insulae 37-42 avant de remonter vers la Porte de l'Est².

L'étude attentive des photographies aériennes de 1982 et 1989 permet en outre de poser l'hypothèse, confirmée localement par les sondages 6 et 8, que le réseau des insulae s'est peu à peu développé, dès la fin du 1^{er} s., en direction du sud-est; les cardines ont été sans doute prolongés, et deux ou trois nouveaux decumani tracés à flanc de coteau, sans respecter, pour des raisons qui tiennent à la topographie, l'orientation exacte de ceux établis en plaine. On entrevoit ainsi, au cours du 2^e s., un développement important de la trame urbaine qui a pu compter 54, ou même 60 insulae dans son état final. De nouveaux vols de détection aérienne, plus systématiques, tout comme d'autres sondages – ou de véritables fouilles – qui seront inmanquablement provoqués par le projet d'amélioration foncière, viendront bientôt, nous l'espérons, confirmer ou corriger l'hypothèse de travail ici présentée et matérialisée par le plan fig. 1. Sans la collaboration efficace et dévouée de Chr. Chevalley, J.-P. Dal Bianco et L. Maroelli, qui ont assuré l'essentiel des travaux de sondage et de relevé, et de M.-F. Meylan qui a déterminé et daté le mobilier céramique, elle n'aurait pu être présentée ici, à titre préliminaire.

Philippe Bridel
Fondation Pro Aventico
1580 Avenches

Notes

- 1 Cf. M. Bossert et M. Fuchs, De l'ancien sur le forum d'Avenches. BPA 31, 1989, 12-105.
- 2 Cf. les références signalées dans le Rapport livré par Archéodunum

(auteurs anonymes), p. 6, note 2, suite aux sondages de 1989 (MRA, sans cote); voir aussi la brève notice publiée dans la chronique archéologique de 1989, RHV 98, 1990, 108 par Laurent Flutsch.