

Zeitschrift:	Cahiers d'archéologie fribourgeoise = Freiburger Hefte für Archäologie
Herausgeber:	Service archéologique de l'Etat de Fribourg
Band:	7 (2005)
Artikel:	Redécouverte d'un tronçon de voie romaine sur la rive sud du lac de Morat
Autor:	Bugnon, Dominique / Mauvilly, Michel
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-389059

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: 11.01.2026

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

Dominique Bugnon
Michel Mauvilly

avec une contribution de Michel Magny

Un tronçon de voie d'époque romaine a été récemment fouillé à Montilier (*Muntelier*), à quelques centaines de mètres de la rive sud du lac de Morat. Faut-il l'intégrer à la fameuse voie militaire qui traversait le Plateau suisse occidental pour rejoindre le *limes rhénan*?

Redécouverte d'un tronçon de voie romaine sur la rive sud du lac de Morat

La surveillance d'une nouvelle excavation dans le quartier de Dorfmatte¹ (fig. 1), réalisée sur une importante parcelle avoisinant les 9500 m² et contiguë à la route principale qui traverse le village de Montilier (*Muntelier*), a amené la découverte de plusieurs anomalies et de quelques pointes de pieux isolés. Si ces derniers, compte tenu de leur position stratigraphique, paraissaient bien appartenir à l'époque néolithique, les autres vestiges archéologiques participaient manifestement d'une période plus récente. D'abord difficiles à identifier du fait d'un certain mimétisme avec les sédiments encaissants (épandage de graviers, plages de galets, etc.), ils ont nécessité un peu de recul et un nettoyage de la stratigraphie pour que nous puissions y reconnaître le contour d'une voie. De prime abord, cette découverte constitua certes une surprise, mais l'étude des archives du XIX^e siècle révéla que nous avions en fait recoupé un tronçon d'une voie connue de longue date². Par conséquent, le principal intérêt de la fouille de 2003 réside dans le fait que nous avons pu saisir l'opportunité de fournir une documentation suffisamment complète pour permettre d'une part de préciser la morphologie et les dimensions de cette route et d'autre part d'affiner son tracé dans le secteur de Morat.

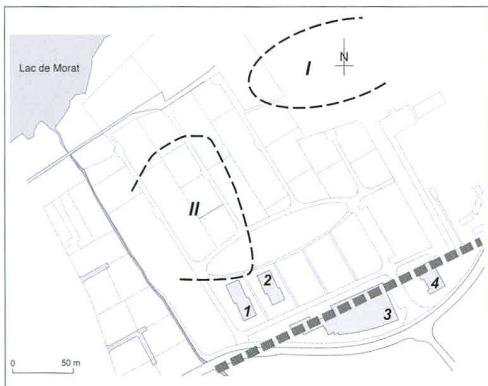
Bref historique des découvertes réalisées sur la parcelle de Dorfmatte

Ce secteur de Montilier est avant tout réputé pour les différentes stations palafittiques du Néolithique final qui y ont été reconnues³. Contrairement à d'autres sites lacustres qui avaient été repérés sur la commune durant la seconde moitié du XIX^e siècle⁴, il fallut attendre 1974 et la construction d'une station d'épuration pour qu'une occupation ancienne, en l'occurrence un site du Néolithique final, soit découverte dans cette zone (Dorfmatte I). La très faible urbanisation jusqu'alors de mise dans cette zone qui, jusqu'à la première Correction des Eaux du Jura et lors des fortes transgressions lacustres, était régulièrement inondée, constitue certainement l'une des principales explications à ce décalage temporel.



Fig. / Abb. 1
Vue générale du quartier de Montilier/Dorfmatte en cours de construction
Gesamtansicht des Quartiers Muntelier/Dorfmatte während der Bauarbeiten

Au milieu des années 1990, le démarrage d'un projet de nouveau quartier résidentiel dans ce secteur manifestement inhabité pendant plus de 4000 ans allait être à l'origine de la découverte



d'une seconde station également datée du Néolithique final, celle de Dorfmatte II. Le début des constructions, en 2002, marqua une nouvelle étape dans la reconnaissance archéologique de ce nouveau quartier, avec la réalisation d'une série de sondages mécaniques et manuels complémentaires et un suivi systématique des excavations. C'est à ce dernier que nous devons la découverte du tronçon de voie antique dont il sera question maintenant.

La voie romaine

Hormis une documentation du profil-témoin dans le caisson 3 (fig. 2), option fut prise de ne documenter la voie romaine qu'en stratigraphie (fig. 3)⁵. Plusieurs motivations ont présidé à ce choix: l'urgence des travaux d'abord, la volonté de limiter les coûts de l'opération ensuite, et enfin, expérience faite sur l'A1, l'évidente disproportion entre l'investissement important qui aurait été nécessaire en cas de fouille planimétrique et la maigreure des résultats scientifiques obtenus du fait de la qualité intrinsèque de la structure (lits successifs de recharges de graviers, etc.).

Trois coupes, dénommées de 1 à 3 (voir fig. 3) et mesurant au total près de 22 mètres de longueur, ont été documentées suite à un nettoyage relativement rapide mais soigné. Si les deux premières ont fait l'objet d'une documentation exhaustive comprenant photographies et dessins, la troisième n'a été couverte que photographiquement.

Principales caractéristiques

Trois principaux éléments constitutifs de la route ont pu être observés, soit un radier, une couverture sablo-graveleuse et une structure latérale en creux.



Fig. / Abb. 2

Le quartier de Montilier/Dorfmatte avec le tracé de la voie romaine (traitillés larges) et les stations néolithiques (I et II); en gris: secteurs fouillés (1-2) et documentés (3-4)

Das Quartier Muntellier/Dorfmatte mit dem Verlauf der Römerstrasse (gestrichelt) und den neolithischen Siedlungen (I und II); grau unterlegt die ausgegrabenen (1-2) und dokumentierten (3-4) Sektoren

Fig. / Abb. 3

Vue générale de la voie depuis le nord-est avec la numérotation des différentes coupes
Gesamtansicht der Strasse von Nordosten mit Eintragung der Nummern der verschiedenen Profilschnitte

Le radier était apparemment composé d'un unique lit de galets morainiques dont la taille variait entre 10 et 20 cm, ceux d'une vingtaine de centimètres de longueur étant les plus nombreux (fig. 4 et 5). Ce niveau, dont la base se situait vers 432.50 m, était enrobé d'une matrice sableuse reposant directement sur une séquence tourbeuse, et cela sans qu'un quelconque aménagement en matériau périsable (tapis de branches, etc.) n'ait pu être observé. En tenant compte de la légère oblique de la voie par rapport à la stratigraphie, la largeur de ce radier oscillait entre 6 et 6,50 m. Au-dessus, plusieurs recharges sablo-graveleuses d'une puissance maximale de 70 à 80 cm ont été observées (voir fig. 4 et 5). Une demi-douzaine de niveaux ont pu être identifiés, les plus

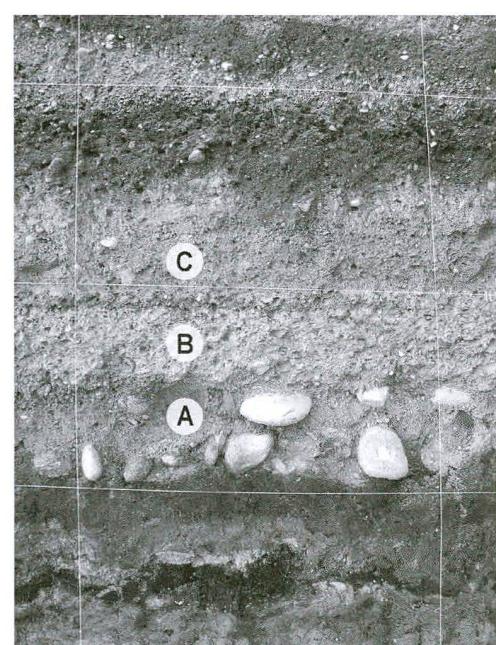
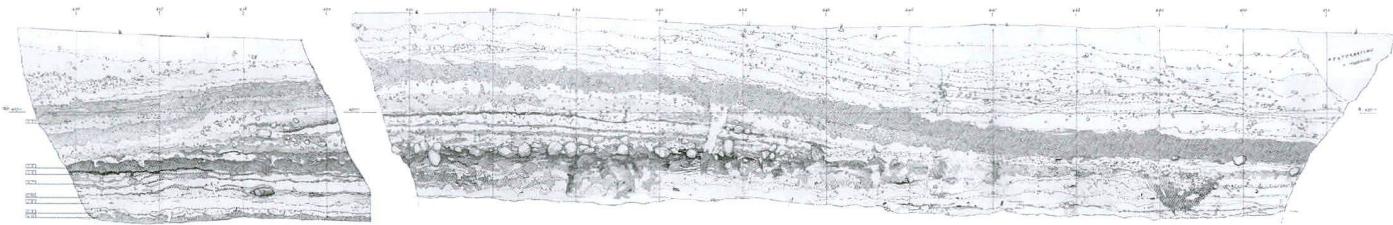


Fig. / Abb. 4

Tronçon de profil au niveau de la voie. (A: radier en galets; B et C: recharges en graviers servant de couverture à la voie)

Profilabschnitt im Straßenbereich (A: Fundament aus Kieseln; B und C: Kiesaufschotterungen, die als Strassenauflage dienen)



importants atteignant une bonne trentaine de centimètres de hauteur. Ces recharges, qui conféraient à la voie son profil bombé ou en dôme et lui donnaient une amplitude d'environ huit mètres, étaient surmontées d'un horizon organique qui évoluait latéralement en se marquant de plus en plus par rapport au sommet. Quant à ce dernier, il constituait en fait une interface avec un épandage sablo-graveleux de type «effet de plage», qui venait «mourir» sur le versant nord-ouest du dôme de la voie, soit côté lac.

Enfin, à environ 3,50 m au nord-ouest de la voie, une anomalie sédimentaire au profil en V a été repérée (fig. 6). D'une largeur maximale d'un mètre, elle présentait un comblement au sein duquel trois phases principales ont pu être individualisées. A la base, un limon organique relativement homogène comportant une série de gastéropodes entiers constituaient l'essentiel du remplissage. Cette séquence était surmontée d'un petit dépôt argilo-limoneux beige, lui-même recouvert d'une matrice sablo-graveleuse dont une grande partie paraissait bien provenir de l'érosion de la couverture de la voie, permettant ainsi de conclure à un certain degré de contemporanéité des deux éléments. L'hypothèse d'un fossé bordant la voie est la plus probable. Malgré notre attention et la surveillance assidue des travaux, aucune structure similaire n'a pu être décelée de l'autre côté de la voie, soit vers l'amont.

Le suivi des travaux en direction du nord-est a montré une remontée relativement régulière de

Fig. / Abb. 5
Coupe de la voie romaine
Schnitt durch die römische Strasse

la voie qui finissait même par totalement disparaître vers l'extrémité du caisson 3 que nous avions ouvert.

La question de la datation

Si, au vu des données recueillies, l'interprétation des vestiges comme chaussée ancienne est la plus vraisemblable, sa datation précise demeure plus problématique. En effet, à l'exception d'un petit fragment de *tegula*, qui a été découvert à quelques mètres de la voie, aucun autre élément mobilier stratigraphiquement bien calé n'a été mis au jour. En fait, seule l'insertion stratigraphique de la voie et la datation des différentes séquences sous et sus-jacentes (cf. encadré, p. 151) apportent leur lot d'informations à ce sujet.

Deux prélèvements ont été effectués en vue d'une datation radiocarbone, le premier dans la tourbe C5 (sédiments organiques), le deuxième dans la couche C8A (bois couchés Bronze final?). Ils pourraient permettre, conjointement avec les résultats obtenus par Michel Magny, de caler chronologiquement la voie⁶.

Compte tenu des résultats de l'intervention, nous pouvons postuler l'existence d'une voie romaine d'une largeur d'environ sept mètres. La hauteur des recharges de graviers et leur nombre lui confèrent une importance indéniable et iraient dans le sens d'une certaine durée d'utilisation.



Fig. / Abb. 6
Détail de la voie à l'emplacement du fossé
Detail der Strasse im Bereich des Grabens

Rive sud du lac de Morat et réseau routier antique

Le tronçon mis au jour longe l'actuelle rive sud du lac de Morat dont il est séparé par deux cent cinquante mètres environ. Faut-il l'intégrer à la célèbre voie de l'Est qui quittait *Aventicum* par la porte du même nom, voire à un autre axe d'importance? S'agit-il, plus modestement, d'une route secondaire? Telles sont les questions auxquelles nous allons tenter de répondre en tenant compte de tous les indices à notre disposition

Une sédimentation sous forte influence lacustre



La séquence sédimentaire observée et échantillonnée se révèle particulièrement intéressante dans la mesure où elle permet de documenter les variations du niveau du lac de Morat depuis 4000 avant J.-C., et d'apporter quelques indications sur les conditions environnementales et climatiques contemporaines de la voie romaine observée sur le site.

Sur le plan sédimentologique, la séquence de Dorfmatte II / secteur 1 (voir colonnes sédimentaires ci-contre) montre une alternance de dépôts caractéristiques de zones proches du littoral (tourbe, plages de galets, dépôts organiques mêlés de sables) et de dépôts accumulés en eau plus ou moins profonde (sables, limons sableux, craie lacustre). Cette alternance, en un même point, de faciès lithologiques correspondant à des zones situées à proximité immédiate ou plus éloignées de la rive marque une certaine instabilité du niveau du lac au cours de la seconde moitié de l'Holocène. Les dépôts indiquant les périodes de bas niveaux du lac les plus prononcées ont été datés par radiocarbone (voir tableau) ou, indirectement, par la dendrochronologie. Les événements hydrologiques enregistrés par la séquence de Dorfmatte 1 apparaissent parfaitement cohérents avec l'histoire régionale des variations du niveau des lacs⁷.

La comparaison des deux séquences de Dorfmatte II/secteurs 1 et 3 est basée sur les corrélations entre lithofaciès, et sur les indications chronologiques fournies par le radiocarbone et l'archéologie. Pendant toute la première moitié du premier millénaire de notre ère, les données suggèrent des conditions environnementales et climatiques favorables, caractérisées par un niveau moyen du lac relativement bas. Si la courte période de dégradation des conditions climatiques correspondant à la phase du Petit Maclu 1 vers 150-250 après J.-C. apparaît clairement marquée par le dépôt d'une couche de limons au point Dorfmatte II/secteur 1, cet épisode n'est pas identifiable dans le profil Dorfmatte II/secteur 3 situé plus haut en altitude. Tout au plus pourrait-on lui rattacher les dépôts sablo-graveleux observés dans les remplissages du fossé de la voie romaine: ils marqueraient un petit épisode d'érosion des remblais anthropiques consécutif à un renforcement des ruissellements. Ces observations, ajoutées au développement de couches de tourbe avant et immédiatement après la construction et l'abandon de la voie romaine à Dorfmatte II/secteur 3, confirment l'existence de conditions environnementales favorables pendant toute la phase d'utilisation de la voie. En revanche, la phase du Petit Maclu 2, entre 650 et 850 après J.-C., correspond à une détérioration plus marquée, enregistrée à Dorfmatte II/secteur 1 par l'accumulation de limons qui passent latéralement, à Dorfmatte II/secteur 3, à des faciès de plage.

Michel Magny

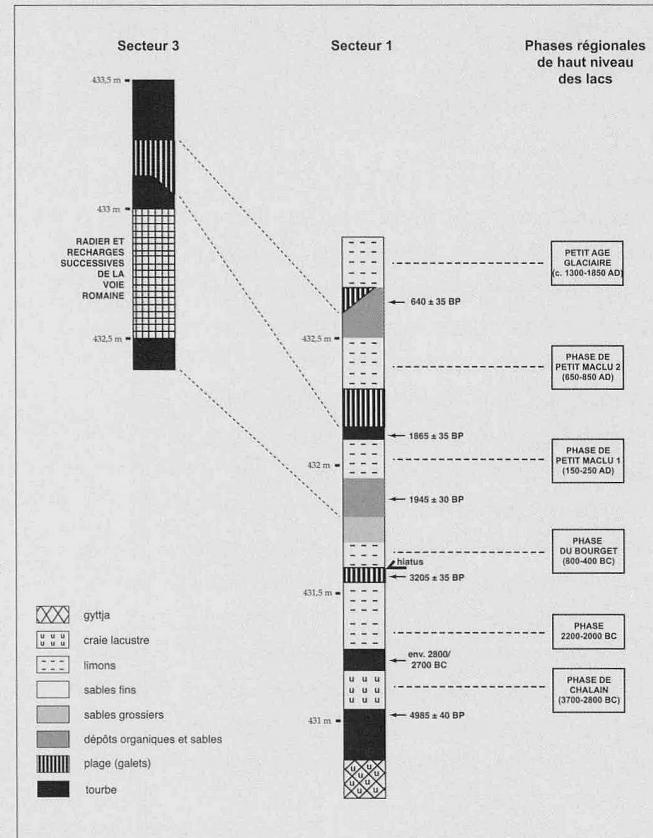
et en replaçant dans ce contexte les établissements et structures d'époque gallo-romaine découverts dans la région.

Les données techniques

Selon le *De Conditionibus agrorum* rédigé sous le règne de Domitien (81-96) par l'arpenteur-géomètre *Siculus Flaccus*, la hiérarchie des axes de communication romains se divisait en trois niveaux⁸.

Les routes les plus importantes, voies publiques (*viae publicae*), ou militaires (*viae militares*) lorsque leur but était strictement stratégique, étaient

Altitude	Age radiocarbone	Age calibré (1 sigma)	Age calibré (2 sigma)	N° de laboratoire (Vienne)	Matériel
432,65 m	640 ± 35 BP	1296-1326 cal AD	1285-1402 cal AD	VERA-2865	charbons
432,12 m	1865 ± 35 BP	84-218 cal AD	69-240 cal AD	VERA-2866	tourbe
431,87 m	1945 ± 30 BP	26-82 cal AD	18-127 cal AD	VERA-2867	bois
431,57 m	3205 ± 35 BP	1518-1481 cal BC	1524-1409 cal BC	VERA-2868	bois
431,02 m	4985 ± 40 BP	3887-3707 cal BC	3937-3681 cal BC	VERA-2869	tourbe



construites aux frais de l'Etat pour les premières, du trésor militaire pour les secondes. Ces axes principaux sont généralement mentionnés sur les itinéraires.

Les voies vicinales (*actus*; fig. 7), de moindre portée, étaient à la charge des différents districts ou cantons (*pagi*) qu'elles traversaient. Elles rejoignaient généralement une voie publique et formaient certainement la plus grande partie du réseau routier antique.

Enfin, les chemins qui parcouraient les domaines de particuliers (*viae privatae* ou *intinera*) étaient évidemment du ressort de ces derniers,



pour leur construction comme pour leur entretien. Partant des voies vicinales ou s'embranchant sur des routes communes à plusieurs propriétaires, ils étaient uniquement destinés à ceux qui n'avaient d'autre choix que de les emprunter pour gagner les champs dans lesquels ils travaillaient. Il s'agissait donc de chemins à usage exclusivement privé.

La hiérarchie du réseau routier d'époque romaine est donc tout à fait comparable à celle qui prévaut actuellement (autoroutes, routes principales ou secondaires, etc.). Par ailleurs, il ne faut pas oublier que cette trame était doublée d'un réseau fluvial principalement utilisé pour le transport de marchandises encombrantes et fragiles⁹ et dont l'importance, en particulier dans la région des Trois Lacs, ne doit en aucun cas être minimisée.

La seule dimension d'un tronçon de voie, si large ou si étroit soit-il, ne constitue pas un argument probant pour affirmer que l'on se trouve en présence de tel type de route plutôt que de tel autre. En effet et bien que la loi des XII Tables (Ve siècle avant J.-C.), citée par le *Digeste*, VIII, 3, 110, préconise, pour les voies militaires, une largeur de 2,36 m (huit pieds de 0,295 m) dans les parties droites et du double (seize pieds) dans les tournants, les dimensions peuvent varier sensiblement. Nous en voulons pour preuves deux sources:

- la loi dite d'Auguste, citée dans le *Constitutio Limitum* de l'arpenteur Hygin Le Grommatique, son contemporain, qui recommande une largeur de respectivement vingt et quarante pieds pour les grands axes, huit et douze pour les plus petits;
- Hygin lui-même qui, dans son *De Limitibus*, donne les chiffres de trente, quinze ou vingt

Fig. / Abb. 7
Représentation de la voie de Sévaz/Tudinges
Rekonstruktion der Strasse von Sévaz/Tudinges

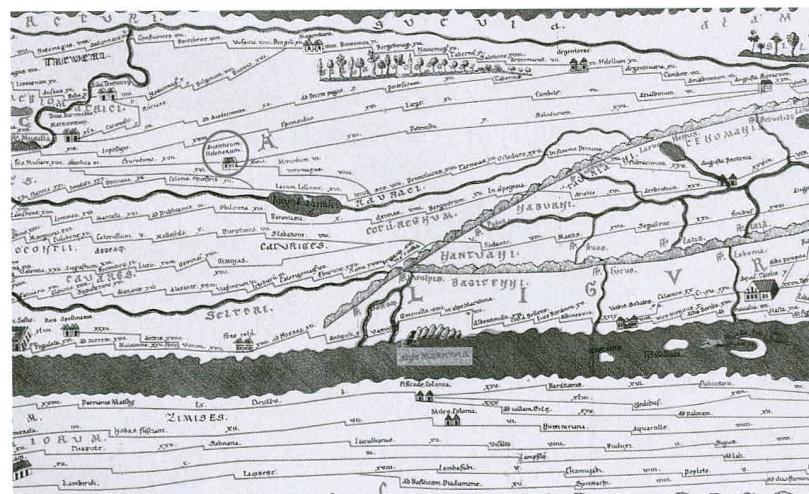
Fig. / Abb. 8
Extrait du feuillet III de la Table de Peutinger conservée à la bibliothèque nationale de Vienne (A); en cercle: Avenches (tiré de R. Fellmann, *La Suisse gallo-romaine*, Lausanne 1992, VIII)
*Ausschnitt aus Blatt III der Tabula Peutingeriana, Original in der Österreichischen Nationalbibliothek Wien; im Kreis: Avenches (aus: R. Fellmann, *La Suisse gallo-romaine*, Lausanne 1992, VIII)*

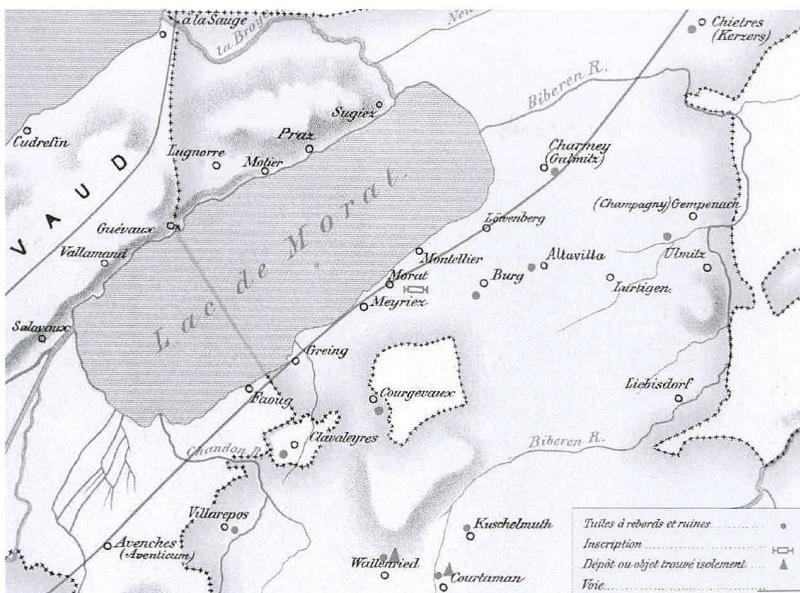
pieds pour les axes, huit pour les autres chemins¹¹.

On peut cependant signaler que les recherches effectuées dans le canton de Vaud ont montré qu'une largeur de six à sept mètres semblait être la règle pour l'axe principal qu'était la voie de l'Est¹².

Les sources antiques

Copie médiévale d'un original du Bas-Empire lui-même réalisé à partir de sources plus anciennes, la *Tabula Peutingeriana* ou Table de Peutinger (fig. 8) a été dessinée sur un rouleau de parchemin de 6,80 x 0,34 m qui se déroule d'ouest en est, de l'Irlande à la Chine. Son objectif premier étant d'indiquer aux voyageurs les principales étapes, les distances entre chacune d'elles¹³ et les commodités de la route (étapes, thermes, etc.), elle ne fait aucun cas de la topographie. Aussi mers, rivières, lacs et montagnes n'y tiennent-ils qu'un rôle secondaire, le «monde connu» se retrouvant du même coup complètement déformé, soit étiré d'ouest en est et écrasé dans sa dimension nord/sud. Bien qu'à nos yeux ce





document ressemble plus à un plan de métro qu'à une véritable carte routière, l'esprit utilitariste des Romains, totalement indifférent à la représentation scientifique, se satisfaisait largement des renseignements d'ordre pratique qu'il fournissait.

La Table de Peutinger ne mentionne qu'une seule voie traversant d'ouest en est le Plateau occidental de la Suisse actuelle¹⁴: celle qui, venant de Besançon (*Vesontine*)¹⁵, se dirigeait à Augst (*Augusta Ruracum*) en passant par Mouthier (*Filo Musiaco*), Pontarlier (*Abolica*), Yverdon-les-Bains (*Eburoduno*), Avenches (*Aventicum Heletiorum*), Studen (*Petenisca*) et Soleure (*Salodurum*). A partir d'Avenches, un embranchement se dessine vers le sud, qui conduisait à Moudon (*Minodium*), Oron (*Viromagus*), puis Vevey (*Vivisco*) où l'on retrouvait l'axe qui, du Valais, permettait de rejoindre l'Italie.

L'*Itinerarium Antonini Augusti* ou Itinéraire Antonin, rédigé à la fin du III^e ou au début du IV^e siècle, semble être le résultat d'une compilation établie à partir de différents itinéraires plus anciens. Il ne se présente pas sous la forme d'une carte, mais sous celle d'un livret qui énumère, pour chaque voie retenue – seules les plus importantes le sont – une suite de stations, peut-être des *mansiones* (gîtes d'étape), avec les distances qui les séparent les unes des autres, généralement en milles, parfois en lieues. Bien qu'il traite également de tout le «monde connu», de la Bretagne à l'Asie, l'Itinéraire Antonin est présenté selon un ordre qui ne respecte pas la logique de la géographie, ce qui le rend plus confus que la Table de Peutinger.

Fig. / Abb. 9

Carte archéologique de Bonstetten. Extrait modifié, avec les différents sites gallo-romains mentionnés et la voie longeant le lac de Morat

Archäologische Karte von de Bonstetten. Aktualisierter Ausschnitt mit den im Text genannten gallorömischen Fundstellen und der Strasse entlang des Murtensees

Fig. / Abb. 10

Carte archéologique de Peissard. Extrait modifié, avec les différents sites gallo-romains mentionnés et la voie longeant le lac de Morat

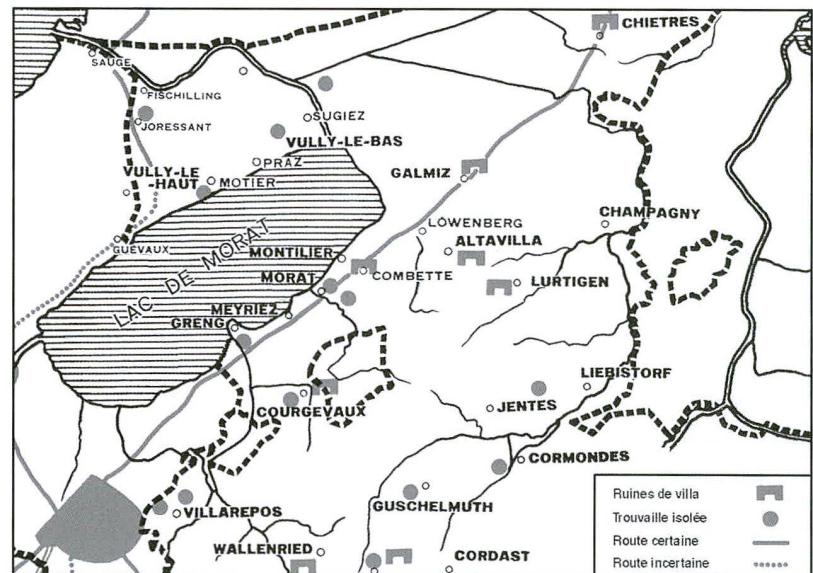
Archäologische Karte von Peissard. Aktualisierter Ausschnitt mit den im Text genannten gallorömischen Fundstellen und der Strasse entlang des Murtensees

L'Itinéraire Antonin situe Avenches sur le grand axe qui permet de rejoindre les Gaules depuis l'Italie et qui, pour la Suisse actuelle, concerne le trajet entre le Grand-Saint-Bernard (*Summo Pennino*)¹⁶ et Augst (*Augusta Rauracum*). Outre ces deux dernières, y sont mentionnées les stations de Martigny (*Octoduro*), Massongex (*Tarnaias*), Villeneuve (*Pennelocos*), Vevey (*Vibisco*), Oron (*Bromago*), Moudon (*Minnodunum*), Avenches (*Aventiculum Helvetiorum*), Studen (*Petenisca*) et Soleure (*Salodurum*)¹⁷.

Les anciennes cartes archéologiques

Le baron Gustave de Bonstetten, dans son ouvrage daté de 1878 (fig. 9), intègre à la «grande voie militaire venant du St-Bernard et conduisant à Avenches, Petinesca, Augusta Rauracum», le tronçon qu'il dit partir d'Avenches (*Aventicum*) pour rejoindre Tribey (*Petinesca*) en passant par Faoug, Meyriez, Au Montillier ou Montellier, Charmey (Galmitz), Kerzers (Chières) et Fraeschels¹⁸. La route qu'il représente sur sa carte débouche d'Avenches par l'est pour se diriger quasiment en ligne droite vers le village de Galmiz, via Faoug, Greng, Meyriez, Morat, Montillier et Löwenberg, avant de bifurquer légèrement pour rejoindre Chières puis Fraeschels. A la hauteur de Montillier, elle ne se trouve pas à proximité immédiate du lac et dans ce sens, le tronçon de Dorfmatte ne pourrait s'insérer dans cette «grande voie militaire».

En 1941, dans sa Carte archéologique du canton de Fribourg (fig. 10), le chanoine Nicolas Peissard mentionne, sous «voie d'Avenches à Petinesca», les étapes suivantes: Avenches, Faoug, Meyriez, Morat, Montillier, Chières, Aarberg et Petinesca¹⁹.



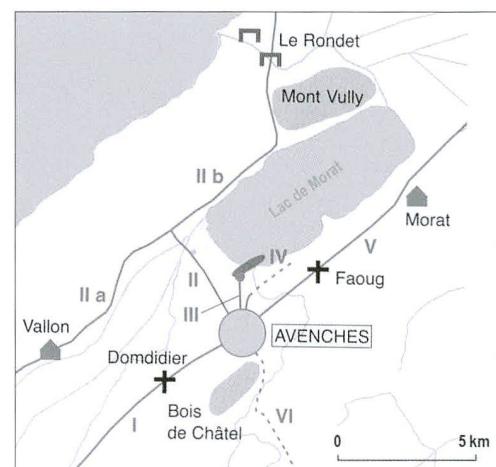
Si l'on en croit les précisions qu'il fournit pour chaque étape²⁰, d'ailleurs souvent en référence aux données fournies par Bonstetten, des traces de cette route seraient encore visibles dans les champs au sud du village de Meyriez. A Montilier, les vestiges de cette chaussée construite le long des Grands Marais s'élèveraient au-dessus de la plaine sauf à quelques endroits où elle serait ensevelie dans le marais, et la voie serait connue sous le nom de Chemin de païens²¹. Peissard affirme également, toujours en citant Bonstetten, que «venant de Montilier, la route d'Avenches à Pétenesca [sic] passait par Chiètres-Aarberg.» Sur la carte elle-même, la route part du nord-est d'Avenches pour passer au sud des villages de Greng, Meyriez, Morat et Montilier. Elle se dirige ensuite vers Löwenberg, puis Galmiz et Chiètres où Peissard la localise au centre du village. Reste que le tronçon découvert à Montilier/Dorfmatte passe beaucoup plus près du lac que la route illustrée par Peissard. Si l'on se fie à cette carte, il ne ferait donc pas partie de la même voie.

A en juger par le tracé général qu'ils illustrent ainsi que par les villages qu'ils lui font traverser ou qu'ils situent à son voisinage, Bonstetten et Peissard parlent de la même route, même si, dans le détail, le tracé diverge quelque peu d'un auteur à l'autre. Ainsi Bonstetten le fait-il passer plus près du lac, le situant au nord des villages de Greng et de Meyriez, tandis que Peissard le localise au sud de ces mêmes communes et plus en retrait de la rive. Par ailleurs, lorsque l'on superpose les deux cartes, on perçoit un certain décalage dans le positionnement des villages, particulièrement marqué dans le cas de Greng (Greng chez Bonstetten) par exemple. Ces différences pourraient peut-être trouver un éclaircissement dans le fait que Bonstetten a établi sa carte en 1878, lorsque la Première Correction des Eaux du Jura battait son plein. La cote du lac était alors de quelques mètres plus élevée qu'après la fin de ces grands travaux en 1891, ce qui explique en tout cas pourquoi le lac de Morat est plus étendu dans sa longueur chez Bonstetten que chez Peissard.

Les découvertes de terrain

Pour tenter de replacer dans son contexte routier le tronçon découvert à Montilier/Dorfmatte, il s'agissait d'abord de reporter sur une carte toutes les découvertes d'époque romaine qui avaient été faites, à notre connaissance, dans une zone – délimitée de façon totalement sub-

Fig. / Abb. 11
Les voies quittant Avenches (d'après Castella 2001, fig. 18 modifiée)
Die Ausfallstrassen von Avenches (ergänzte Karte aus: Castella 2001, Fig. 18)
I Voie de l'Ouest / *westliche Ausfallstrasse*
II Route du Nord / *nördliche Ausfallstrasse*
III Route du Port / *Strasse zum Hafen*
IV Route du Nord-Est / *nordöstliche Ausfallstrasse*
V Voie de l'Est / *östliche Ausfallstrasse*
VI Route du Sud / *südliche Ausfallstrasse*



jective il est vrai – d'environ trois kilomètres de largeur le long de la rive sud du lac de Morat. A partir d'Avenches, qui fut bien évidemment notre point de départ, temples et/ou sanctuaires, nécropoles, *villae* et/ou établissements indéterminés, zones artisanales, trouvailles isolées et bien sûr tronçons de routes ont ainsi été replacés le plus précisément possible.

Les routes

Dans un récent article consacré au territoire d'Avenches et aux voies de communication, Daniel Castella illustre six voies partant de l'ancienne capitale helvète²² (fig. 11):

- l'une (fig. 11.I), au tracé divergent, quittait la ville par la porte de l'Ouest et se dirigeait vers Payerne en longeant le versant sud-est de la plaine de la Broye;
- la route du Nord (fig. 11.II) devait, le long de la rive occidentale du lac de Morat, rejoindre la voie venant d'Yverdon-les-Bains (fig. 11.IIa) supposée desservir les établissements installés sur le flanc nord-ouest de la plaine (celui de Vallon/ Sur Dompierre par exemple), puis border la rive nord du lac de Morat (fig. 11.IIb) pour bifurquer dans la même direction, contourner le mont Vully, emprunter le pont de bois du Rondet qui permettait de franchir la Broye et se rattacher, après avoir traversé la Thielle par le pont de Cornaux, à une autre route longeant, elle, la rive nord du lac de Neuchâtel²³;
- la route du Port (fig. 11.III) rejoignait, comme son nom l'indique, le port antique aménagé sur l'ancienne rive du lac de Morat;
- la route du Nord-Est (fig. 11.IV) quittait la ville en direction de l'ensemble cultuel et funéraire d'En Chaplix pour se diriger ensuite vers Faoug et Morat, en longeant vraisemblablement la rive sud du lac;

- la fameuse route de l'Est (fig. 11.V) gagnait en ligne droite le Moratois, bordait la frange du Grand Marais pas le sud-ouest et rejoignait *Petinesca* puis le bassin de l'Aar;

- la route du Sud enfin (fig. 11.VI), qui n'a en fait jamais véritablement été attestée, se serait dirigée vers Fribourg et la vallée de la Sarine via Donatyre et Belfaux.

De ces six voies, seules deux peuvent être mises en relation avec le tronçon découvert à Montilier, celles du Nord-Est et de l'Est.

Bien que nos connaissances de la route du Nord-Est soient assez lacunaires, les observations faites en 1989 sur le site cultuel d'Avenches/En Chaplix permettent de proposer la date de 20/25 après J.-C. pour son aménagement²⁴. Axe principal de la ville en direction du Rhin durant quelques décennies, cette voie semble avoir été momentanément condamnée par la construction de l'enceinte flavienne au profit de la route de l'Est, comme le montrent les fouilles réalisées en 1960 à la porte du Nord-Est²⁵. Elle a ensuite certainement été réouverte, peut-être vers 125 après J.-C., au moment du creusement du canal d'En Chaplix²⁶. Constituée d'un lit de galets de six à huit mètres de largeur pour une épaisseur moyenne de trente centimètres et bordée de deux fossés latéraux, la chaussée, enfouie à proximité immédiate de la surface actuelle, n'est pas toujours conservée²⁷. Sortant d'Avenches par la porte du Nord-Est, la route se dirigeait en ligne droite vers la zone d'En Chaplix qu'elle rejoignait après avoir traversé le pont de bois qui permettait de franchir l'un des anciens bras du Chandon, légèrement en amont du moulin hydraulique construit en 57/58 après J.-C. Elle virait ensuite sensiblement vers l'est à la hauteur de la nécropole d'En Chaplix, dans la direction générale de Morat. Relevons qu'un embranchement

de cette voie a été mis au jour à la porte du Nord-Est: il rejoignait probablement la *villa* suburbaine du Russalet et son domaine²⁸.

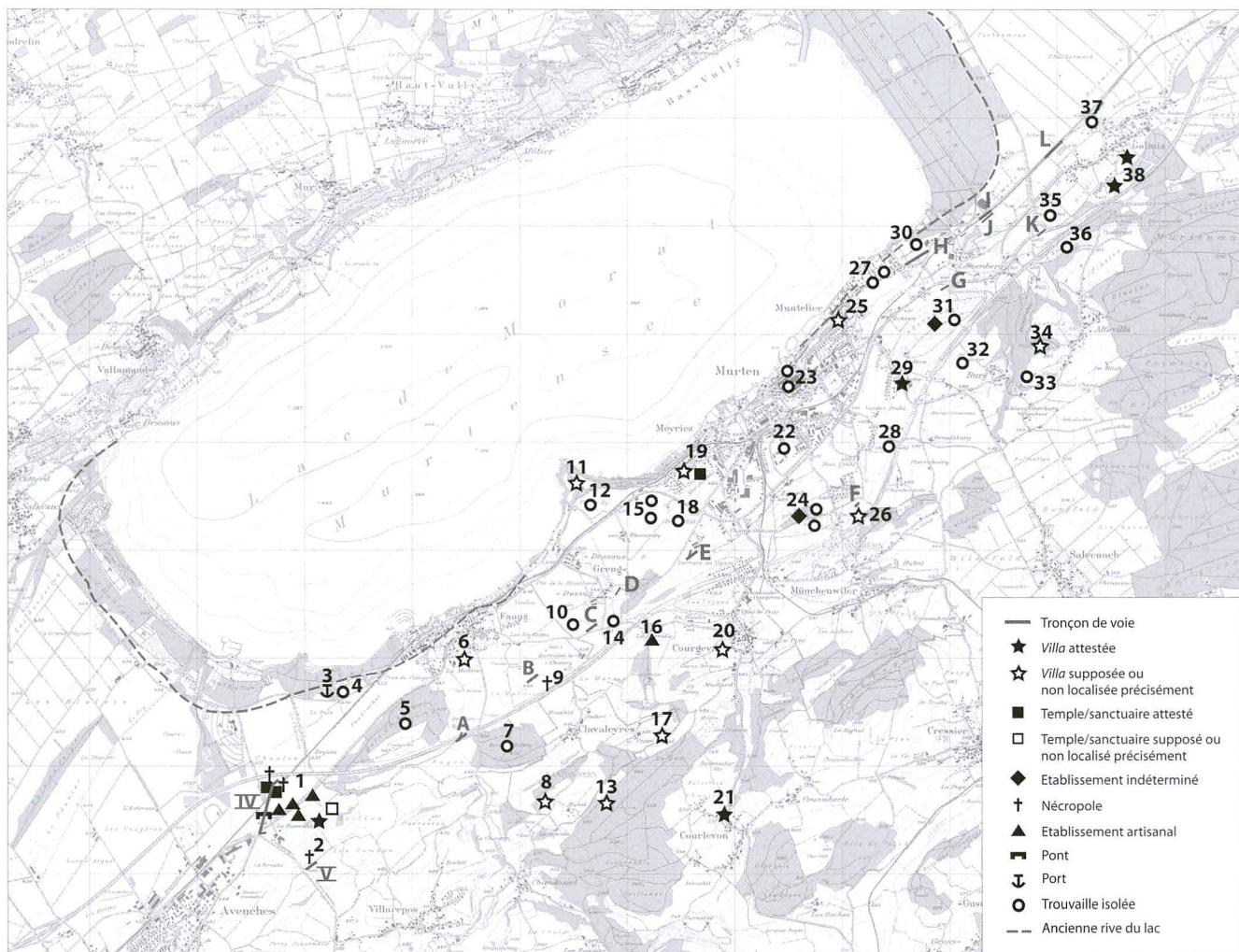
De toutes les routes qui quittaient la capitale, la voie de l'Est est sans aucun doute celle qui a laissé le plus de traces. Un sondage réalisé en 1991 devant la porte du même nom²⁹ a montré qu'elle était constituée de deux niveaux successifs qui reposaient sur des couches de gravats (chaux et déchets de taille de calcaire) liées à l'édition de la porte et du rempart. Dans son premier état, la chaussée, qui se présentait sous la forme d'un lit de galets damés, mesurait presque onze mètres de largeur contre six par la suite. L'existence de fossés latéraux n'a pu être attestée que sporadiquement. Aménagée lors de la construction de l'enceinte flavienne³⁰ et utilisée jusqu'à la fin du IV^e siècle de notre ère³¹, la voie de l'Est a été élargie vers le sud à une période qui n'a pas pu être déterminée. A sa sortie de la ville, elle passait le long d'une nécropole qui semble avoir été en fonction entre 70 et 300 environ³², puis longeait le domaine de la *villa* du Russalet, franchissait le Chandon et poursuivait sa route en ligne droite vers le Grand Marais.

Plusieurs tronçons de route repérés entre Avenches et Galmiz, le plus souvent constitués d'un simple lit de galets de six à sept mètres de largeur, ont été interprétés comme des vestiges de la voie de l'Est (fig. 12).

A Faoug, la route a pu être attestée en deux endroits séparés d'environ un demi-kilomètre l'un de l'autre. Elle passait entre les collines des Bois de Rosset et de Mottex³³ (fig. 12.A) pour gagner l'ancien marais de Clavaleyres (fig. 12.B) qu'elle traversait de part en part et où elle est encore visible de nos jours sous la forme d'une petite éminence cotée à 449.50 m. Un élargisse-

Quelques indications concernant les tronçons de voie romaine mentionnés pour le canton de Fribourg

Site	Coordonnées nationales (CN 1165)	Année de découverte	Avis de découverte
Courgevaux/Champ de la Glacière	573 650 / 195 250 / 454 m	1992	AF, ChA 1989-1992, 1993, 34
Greng/Au Village	573 895 / 195 655 / 450 m	1992	AF, ChA 1989-1992, 1993, 96-97
Courgevaux/La Fin du Mossard	574 600 / 195 960 / 450 m	2001	CAF 4, 2003, 60
Montilier/Dorfmatte II	576 640 / 198 770 / 430 m	2002	CAF 5, 2003, 235-236
Morat/Pré de la Blancherie	576 975 / 198 435 / 452 m	1988	AF, ChA 1989-1992, 1993, 107
Morat/Mooszelgli	577 350 / 199 100 / 434 m	1982	AF, ChA 1980-1982, 1984, 79
Morat/Löwenberg	577 860 / 198 930 / 444 m	1981	AF, ChA 1980-1982, 1984, 78
Galmiz/Scheiteren	577 920 / 199 680 / 430 m	1981	AF, ChA 1980-1982, 1984, 64-65



IV Avenches/Route du Nord-Est VD **V** Avenches/Porte de l'Est VD

A et **B** Faoug/Route de l'Est VD **C** Courgevaux/Champ de la Glacière **D** Greng/Au Village **E** Courgevaux/La Fin du Mossard **F** Münchenwiler/Im Loch BE **G** Morat/Pré de la Blancherie **H** Montlier/Dorfmatte **I** Morat/Mooszegli (tronçon nord) **J** Morat/Mooszegli (tronçon sud) **K** Morat/Löwenberg **L** Galmiz/Scheiteren
1 Zones d'Avenches/En Chaplix et Le Russalet VD **2** Avenches/Porte de l'Est VD **3** Faoug/Le Pâquier aux Oies VD **4** Faoug VD **5** Faoug/Bois de Rosset VD **6** Faoug/La Mellire VD **7** Faoug/Bois de Mottex VD **8** Clavaleyres/La Solitude-Obere Hubel BE **9** Faoug/Le Marais VD **10** Courgevaux/Les Mottes **11** Greng/Pré de l'Ile **12** Greng/Dyfeld **13** Courgevaux/Besseire **14** Courgevaux/En Triva **15** Morat/Blessoney **16** Courgevaux/La Parralle **17** Clavaleyres/Undere Hubel BE **18** Courgevaux/Beihusfeld **19** Meyriez/Merlachfeld **20** Courgevaux/Derrey Villa **21** Courlevon/Chanille **22** Morat/Beinhausfeld **23** Morat, ville et route communale **24** Zone du Bois Domingue **25** Montlier/Kirchhof **26** Münchenwiler/Im Loch BE **27** Montlier/Platzbünden et Fischergässli **28** Morat/Ober Prehl **29** Morat/Combette et Vorder Prehl **30** Montlier/Dorfmatte **31** Morat/Aderahubel **32** Morat/Sandacher **33** Morat/Cling-Cling **34** Altavilla/Gurtenholz **35** Morat/Pra Mottet **36** Morat/Etoffeire **37** Calmiz/Dorf **38** Calmiz/Riedli et Cassenfeld

ment mis en évidence dans l'un des sondages effectués en 1991 suggère l'existence à cet endroit d'un embranchement oblique légèrement vers le nord.

A Courgevaux³⁴, le tracé d'une route que son orientation permet de rattacher à la voie venant de Faoug a pu être suivi sur une soixantaine de mètres de longueur dans un champ fraîchement labouré (fig. 12.C). Selon les auteurs de la découverte, ce tronçon contournait la colline Le Chaney dont le sommet est coté à 463.40 m et se dirigeait vers le chemin creux traversant la forêt de la Bourière. Toujours à Courgevaux, mais plus d'un demi-kilomètre vers le nord-est, c'est au lieu-dit La Fin du Mossard qu'est apparu un nouveau tronçon (fig. 12.E). Comme à Faoug, un élargissement de l'empierrement incite à penser qu'un embranchement de la voie de l'Est filait vers le nord.

Fig. / Abb. 12

Les tronçons de voies dégagés entre Avenches et Galmiz et les sites ayant livré des découvertes d'époque romaine (CN 1165, extrait reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie – JA022179)

Die zwischen Avenches und Galmiz ergraben Strassenabschnitte und die römerzeitlichen Fundstellen (LK 1165, Abdruck mit Genehmigung des Bundesamtes für Landestopografie – JA022179)

Sur la commune de Morat, au lieu-dit Mooszegli, une intervention liée au creusement d'une canalisation et à la réfection de la ligne ferroviaire existante a permis de recouper deux tronçons de voies anciennes qui couraient presque parallèlement à une dizaine de mètres seulement l'un de l'autre. Celui qui se trouve le plus au nord (fig. 12.I), directement sous la ligne de chemin de fer, a été interprété comme faisant partie de la voie principale reliant Aventicum à Petinesca.

Enfin, c'est à Galmiz/Scheiteren, également sous la ligne ferroviaire, qu'est apparu le dernier tronçon mis au jour sur territoire fribourgeois (fig. 12.L), qui correspondrait à la voie de l'Est.

D'autres voies, plus étroites (entre deux et quatre mètres de largeur) et légèrement désaxées, pourraient renvoyer à des routes secondaires.

De Faoug VD à Galmiz FR via les établissements romains longeant la rive sud du lac de Morat

Sous chaque nom de commune sont mentionnés le lieu-dit concerné, le type de site mis au jour avec sa datation lorsqu'elle est connue et, entre parenthèses, la principale référence bibliographique qui s'y rapporte ou les sources dans lesquelles nous avons trouvé des informations. Toutes les découvertes ayant été reportées de façon exhaustives sur une carte (voir fig. 12), seuls sont signalés ici les sites qui ont livré des structures.

Faoug VD

- Le Pâquier aux Oies, port? (D. Castella, «La nécropole gallo-romaine du Marais à Faoug (VD). Fouilles 1989-1991», *BPA* 33, 1991, 45-125, fig. 1.17)
- La Mellire, *villa* (communication orale Michel Fuchs)
- Le Marais, nécropole, II^e siècle après J.-C. (D. Castella, *op. cit.*, fig. 1.3).

Clavaleyres BE

- La Solitude-Obere Hubel, *villa* (?) (D. Castella, *op. cit.*, fig. 1.7)
- Undere Hubel *villa* (?) (D. Castella, *op. cit.*, fig. 1.6)

Greng FR

- Pré de l'Ile, *villa* (?) (archives du Service archéologique)

Courgevaux FR

- Besseire, *villa* (?) (D. Castella, *op. cit.*, fig. 1.15)
- La Parralle, four de tuilier, fin I^e-début II^e siècle (F. Saby – T.J. Anderson, «Courgevaux/La Parralle», in: J.-L. Boisaubert – D. Bugnon – M. Mauvilly (dir.), *Archéologie et autoroute A1, destins croisés. Vingt-cinq ans de fouilles en terres fribourgeoises, premier bilan (1975-2000)* (AF, Fribourg à paraître))
- Derrey Villa, *villa* (?) (archives du Service archéologique)

Courlevon FR

- Chanille, rural, II^e-III^e siècle (Th. Lugrinbühl – J. Monnier, *Eléments de chronologie des sites gallo-romains fribourgeois*, rapport non publié, Fribourg/Lausanne 1997, 7)

Meyriez FR

- Merlachfeld, *villa* (?) et temple, I^e-II^e siècle après J.-C. (F. Saby – D. Bugnon, «Le temple gallo-romain de Meyriez/Merlachfeld», AF, *ChA* 1996, 1997, 51-96)



Münchenwiler BE

- Im Loch, établissement indéterminé, I^e siècle après J.-C.? (M. Mauvilly – M. Bouyer – J.-L. Boisaubert, «Münchenwiler 1988-93. Nouvelles données sur l'occupation de l'arrière-pays moratois», *Archäologie im Kanton Bern* 3, 1994, 331-373)

Montilier FR

- Kirchhof, *villa*? (archives du Service archéologique)

Morat FR

- Bois Domingue, établissement indéterminé (archives du Service archéologique)
- Combette, *villa*, fin I^e siècle avant J.-C.-IV^e siècle après J.-C. (C. Agostoni – J.-L. Boisaubert – G. Graenert – C. Murray, «Morat/Combette», in: J.-L. Boisaubert – D. Bugnon – M. Mauvilly (dir.), *op. cit.*, à paraître)
- Aderahubel, établissement indéterminé (archives du Service archéologique)

Altavilla FR

- Gurtenholz, *villa*? (archives du Service archéologique)

Galmiz FR

- Gassenfeld, *villa* (*pars urbana*), I^e-III^e siècle après J.-C. (H. Schwab, «Die römische Villa und das frühmittelalterliche Gräberfeld von Galmiz/Gassenfeld», in: D. Bugnon – H. Schwab, *Galmiz. Archäologische Ausgrabungen auf dem Trasse der Autobahn A1/Fouilles archéologiques sur le tracé de l'autoroute A1, 1976-1981* (AF 11), Fribourg 1997, 13-50)
- Riedli, *villa* (*pars rustica*), I^e-II^e et IV^e siècle après J.-C. (D. Bugnon, «Les sites protohistorique et romain de Galmiz/Riedli et Galmiz/Rüblimatten», in: D. Bugnon – H. Schwab, *op. cit.*, 51-241)

Ainsi en est-il des tronçons dégagés à Greng/Au Village (fig. 12.D), Morat/Pré de la Blancherie (fig. 12.G) et Morat/Löwenberg (fig. 12.K et 13). Celui qui court au sud de la grande voie mise au jour à Morat/Mooszelgli (fig. 12.J) a également été interprété comme tel lors de sa découverte.

Quelques tronçons encore, bien que suffisamment larges pour renvoyer à la voie de l'Est, en sont toutefois trop éloignés pour en faire partie. C'est le cas par exemple de celui mis au jour sur la commune bernoise de Münchenwiler³⁵, au lieu-dit Im Loch (fig. 12.F). Si la non-appartenance de cet empierrement à la route de l'Est directement ne fait aucun doute – il court environ 600 mètres au sud de cette dernière et son orientation est sensiblement différente –, il pourrait tout de même renvoyer, avec sa largeur moyenne de six mètres, à une voie d'importance. Cependant, son interprétation comme renforcement de voie à la hauteur d'un gué pourrait expliquer une telle dimension à cet endroit précisément. Par ailleurs, il convient de signaler la présence, dans l'empierrement constitutif de la voie, d'un fragment de gobelet en revêtement argileux à décor oculé qui remonte à la seconde moitié du II^e ou au III^e siècle de notre ère.

Enfin, le tronçon repéré à Montilier/Dorfmatte (fig. 12.H), avec ses 6 à 6,50 mètres de largeur, se trouve *a priori* trop près du lac pour être rattaché à la voie de l'Est.

Pour en terminer avec les tronçons de route attestés au sud du lac de Morat, il convient de mentionner d'une part les nombreuses traces de voie antique découvertes en plusieurs endroits entre les communes de Meyriez et de Morat lors de la réfection de la route cantonale au début du XIX^e siècle³⁶, d'autre part la mention par Johan Friedrich Ludwig Engelhard³⁷ d'une route romaine longeant le lac. Quant aux «Restes de l'Époque romaine» signalés à proximité ou au lieu-dit Dorfmatte par Karl Muller sur sa Carte archéologique du lac de Morat³⁸ – l'auteur n'en donne aucun commentaire dans son texte –, ils pourraient correspondre, vu leur emplacement, à la route fouillée en 2003.

Villae, nécropoles, temples et autres trouvailles isolées

Nous ne nous attarderons pas ici sur le cas de l'ancienne capitale, Avenches, dont la ville même

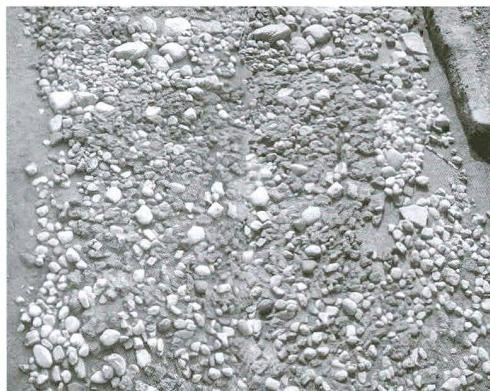


Fig. / Abb. 13
Le tronçon de voie dégagé à Morat/Löwenberg
Der bei Murten/Löwenberg freigelegte Strassenabschnitt

et la périphérie sont bien entendu truffées de découvertes, les plus importantes étant la zone artisanale (fours de tuiliers, ateliers de bronziers et de forgerons) et cultuelle d'En Chaplix (nécropole, mausolées), le domaine du Russalet, et les nombreux cimetières ou tombes isolées bordant les différentes routes qui quittaient la ville (Les Mottes, Le Port, Portes de l'Est et de l'Ouest, voies du Port et du Sud).

Néanmoins, dans le périmètre choisi, toutes les communes localisées au sud du lac de Morat peuvent s'enorgueillir de la présence sur leur territoire de vestiges et/ou de structures d'époque romaine, isolé(e)s ou non (voir fig. 12), que nous avons résumé(e)s en partant de la sortie d'Avenches (cf. encadré, p. 157).

En bref: une question sans réponse avérée!

Le principal écueil auquel s'achoppe toute tentative de restitution du réseau routier antique le long de la rive sud du lac de Morat reste bien entendu celui de la chronologie. En effet, rien ne permet d'assurer la fiabilité des liaisons proposées entre les divers tronçons, celles-ci se basant essentiellement sur l'orientation et la largeur de chacun d'entre eux. Il vaudrait donc peut-être la peine, à l'avenir, de démanteler tout ou partie des nouveaux empierrements interprétés comme des voies romaines à dessein de rechercher des indices de datation à même de fournir un *terminus post quem* pour leur aménagement. Cependant, les éléments à notre disposition permettent de formuler des hypothèses qui constituent tout de même quelques pistes de recherche.

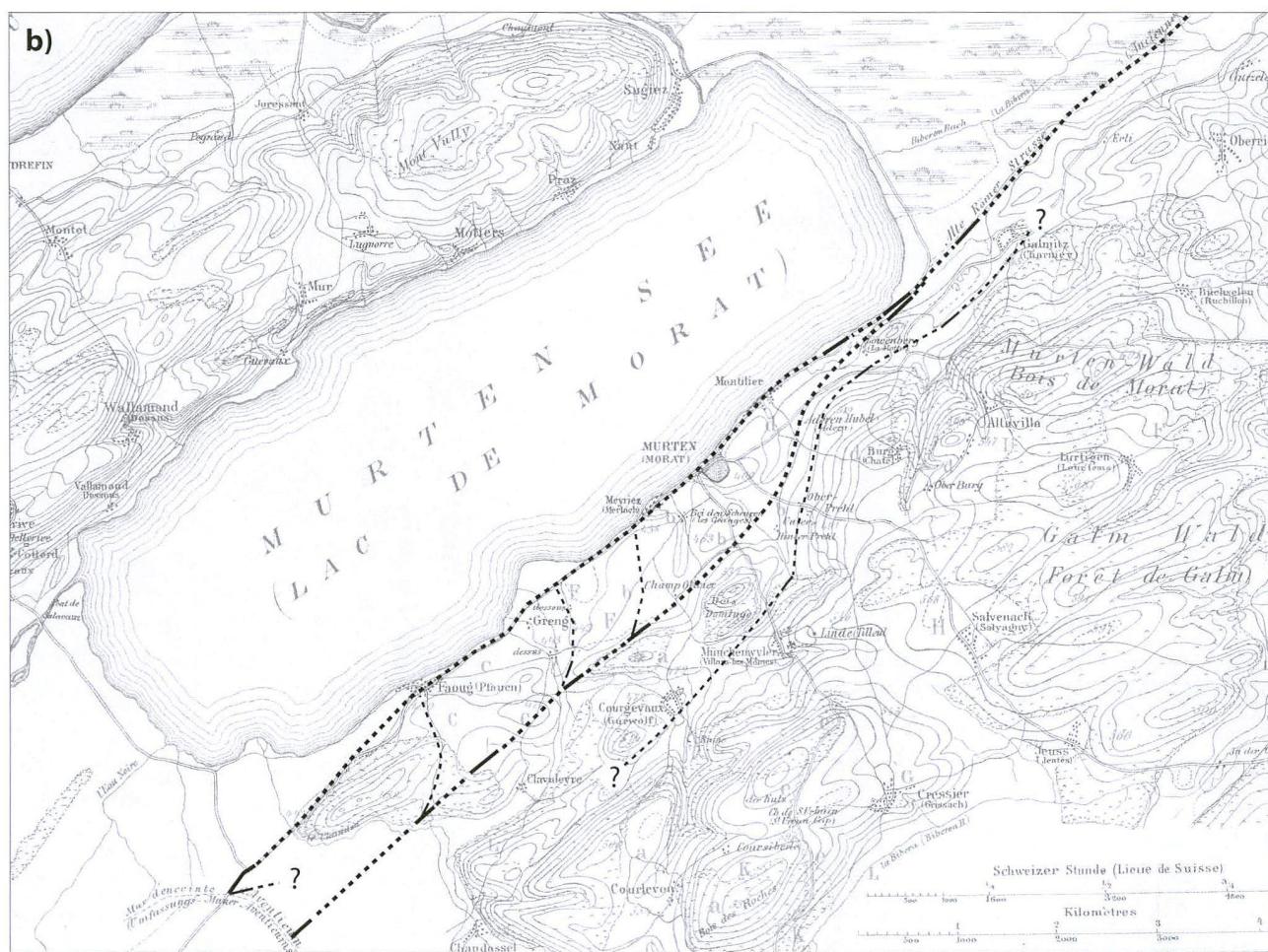
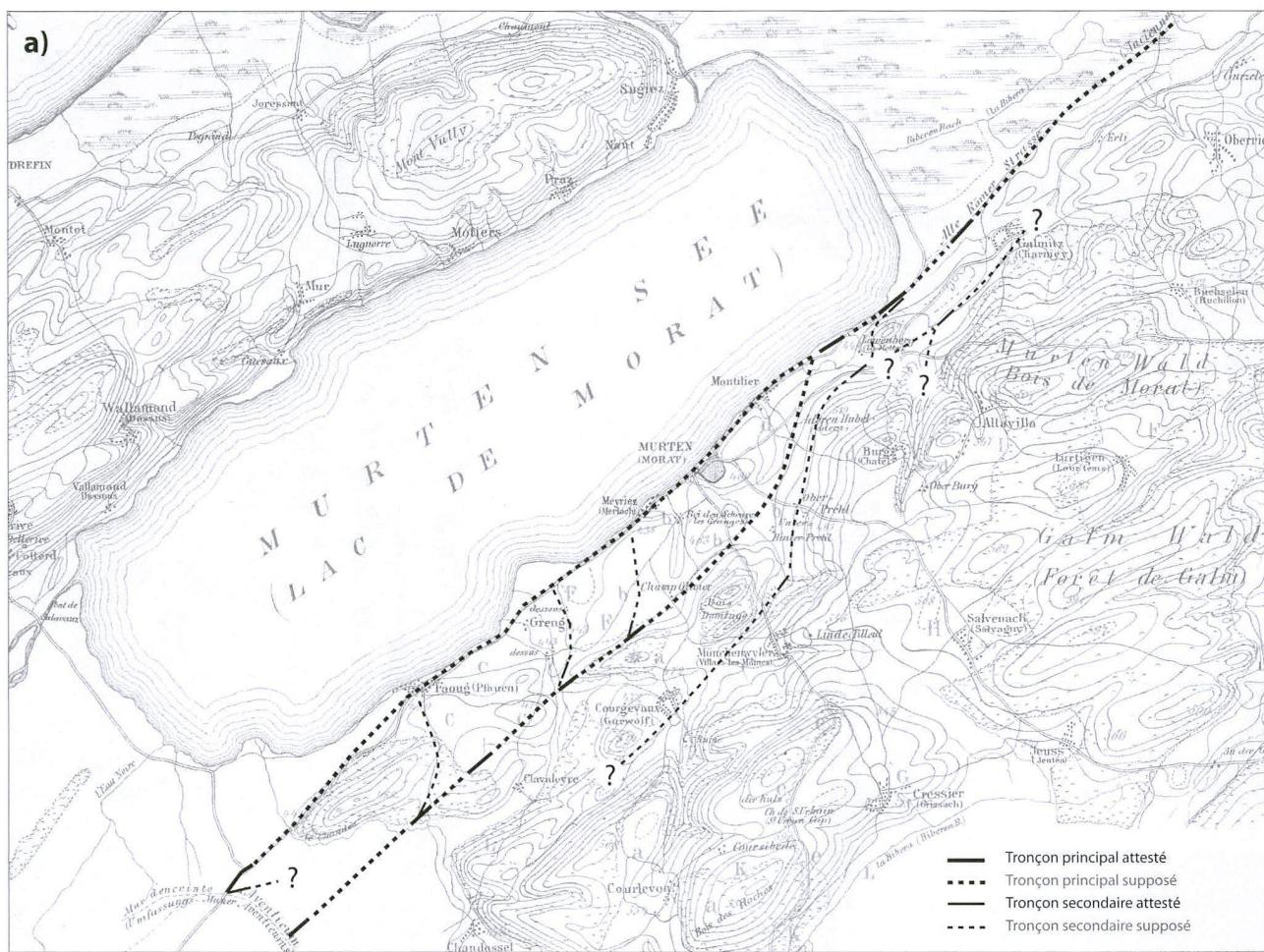
Le tracé de la route de l'Est depuis sa sortie d'Avenches est connu de longue date, notamment par

des vues aériennes. Il est donc certain que les tronçons découverts à Faoug en font partie, et il en va certainement de même pour celui de Courgevaux/Champ de la Glacière, qui se trouve directement dans le prolongement de ces derniers. La voie pourrait ensuite continuer sa route en direction de la forêt de la Bourille et rejoindre le tronçon principal dégagé à Courgevaux/La Fin du Mossard. Le fait que, contre toute attente, elle n'a été mise au jour dans aucun des sondages explorés à Morat/Merlachfeld suggère qu'elle empruntait alors le même tracé que l'actuelle route communale, à moins qu'elle ne passât encore plus au sud, au lieu-dit Zigerli dont le toponyme renvoie certainement, sinon à un four de tuilier (?), du moins à des vestiges d'époque romaine.

Quant aux embranchements mis au jour à Faoug/Route de l'Est, Greng/Au Village et Courgevaux/La Fin du Mossard, ils pourraient conduire respectivement à la *villa* supposée de Faoug/La Mellire, à celle, également pressentie, de Greng/Pré de l'Ile, et au sanctuaire de Meyriez/Merlachfeld.

La voie du Nord-Est, archéologiquement connue jusqu'à Avenches/En Chaplix seulement, longeait probablement la rive sud du lac de Morat: ce sont certainement ses traces qui ont été repérées lors de la réfection de la route cantonale qui mène aujourd'hui vers Morat puis Montilier. Il est donc possible qu'à partir de la première moitié du II^e siècle de notre ère, au moment de la réouverture de cette route, deux voies principales, celle du Nord-Est et celle de l'Est, sortaient d'Avenches pour se diriger vers le Grand Marais. En outre, il n'est pas exclu que lors de la construction de l'enceinte flavienne, seul le tronçon de la voie du Nord-Est qui sortait d'Avenches ait été condamné, et que la voie elle-même existât toujours, rattachée à la voie de l'Est par l'un des embranchements mis au jour, voire un autre qui ne serait pas attesté archéologiquement. Quoi qu'il en soit, au débouché du lac de Morat, seule une voie importante semble subsister: la *Alte Römer Strasse* mentionnée par le colonel fédéral Louis Alphonse de Mandrot (1814-1882), un homme féru d'histoire, d'héraldique et de cartographie, sur sa carte levée en 1876 à l'occasion de la commémoration de la bataille de Morat. Le tronçon découvert à Galmiz/Scheiteren se superposant parfaitement au tracé de la voie romaine dessinée par de Mandrot dans son document, il nous a paru appro-

Fig. / Abb. 14
Hypothèses de restitution du réseau routier principal de l'époque romaine entre Avenches et Galmiz (extrait de la carte de Louis-Alphonse de Mandrot, modifiée)
Vorschläge zur Rekonstruktion des Hauptwegenetzes zwischen Avenches und Galmiz in römischer Zeit (aktualisierte Karte nach Louis-Alphonse de Mandrot)
a: première variante / erste Variante
b: seconde variante / zweite Variante



prié d'une part d'utiliser cette ancienne carte pour l'élaboration de nos hypothèses, d'autre part de suivre, tant que faire se pouvait, le tracé des routes actuelles qui, souvent, reprennent celui des voies anciennes³⁹, cela tout en respectant les contraintes topographiques visibles sur la carte de Mandrot.

Les restitutions que nous proposons reposent en fait sur ces quelques questions:

- le tronçon de Montilier/Dorffmatte fait-il partie de la route de l'Est, de celle du Nord-Est ou s'agit-il d'une voie vicinale de moindre importance?
- à quel endroit les voies de l'Est et du Nord-Est se rejoignaient-elles pour n'en former plus qu'une?
- comment interpréter les deux routes quasi-parallelles mises au jour à Morat/Mooszelgli, qui ne sont séparées que par une dizaine de mètres seulement?
- que faire des tronçons découverts à Münchenwiler/Im Loch, Morat/Pré de la Blancherie et Morat/Löwenberg?

Au vu de son orientation et de sa position par rapport aux autres tronçons attestés, l'empierrement de Montilier ne renvoie certainement pas à une route secondaire, mais il s'intègre dans l'une des deux voies principales qu'étaient les routes de l'Est et du Nord-Est.

S'il fait partie de la route de l'Est (fig. 14a), cela signifie qu'après Courgevaux/La Fin du Mossard, cette dernière bifurquait vers le nord pour rejoindre la rive sud du lac de Morat et filer ensuite vers le Grand Marais. Dans ce cas, le tronçon sud de Morat/Mooszelgli, rattaché à la voie de l'Est à un endroit qui ne peut se localiser qu'entre Montilier/Dorffmatte et Galmiz/Scheiteren, rejoindrait ceux de Morat/Pré de la Blancherie puis de Münchenwiler/Im Loch. Ensemble, ces divers empierrements formeraient une voie secondaire destinée à desservir les *villae* situées à proximité (Morat/Combette, Courgevaux/Derrey Villa, Clavaleyres/Obere et Undere Hubel, etc.). Quant à la voie mise au jour à Morat/Löwenberg, qui rejoignait certainement la route de l'Est après être passée devant les établissements fouillés à Galmiz, elle offre deux possibilités: soit elle bifurquait carrément vers le sud, soit elle se raccrochait à la route vicinale passant par Morat/Pré de la Blancherie.

Si c'est à la voie du Nord-Est qu'il faut rattacher le tronçon de Montilier (fig. 14b), l'empierrement

nord de Morat/Mooszelgli ne peut faire partie que de la même route, tandis que le tronçon sud renverrait non pas à un embranchement comme cela avait été pressenti lors de sa découverte, mais à la voie de l'Est, quelque peu rétrécie à cet endroit. Routes du Nord-Est et de l'Est se rejoindraient avant Galmiz/Scheiteren pour n'en former plus qu'une seule. Dans ce cas, le tronçon de Morat/Löwenberg serait en connexion avec celui de Morat/Pré de la Blancherie dans le prolongement duquel il s'insère d'ailleurs parfaitement, et constituerait une partie de la voie vicinale se dirigeant vers Münchenwiler/Im Loch.

Quant aux prélevements de bois et de tourbe provenant du secteur 3 de Dorffmatte (voir encadré, p. 151) et analysés à Vienne, ils pourraient indiquer que la voie a été aménagée après 18 après J.-C. pour être abandonnée avant 240 après J.-C.⁴⁰. Même si ces datations sont en bonne corrélation avec celles proposées par Castella, le fait que les prélevements ont été effectués à environ 30 m de la voie et que les liens stratigraphiques avec les sédiments qui se trouvent en dessous et en dessus de la voie ne sont que supposés nous oblige à une certaine prudence.

Au vu des éléments à notre disposition et bien que la seconde hypothèse semble plus plausible, il est scientifiquement impossible de trancher entre l'une ou l'autre de ces deux propositions. En effet, en l'absence d'éléments chronologiques totalement avérés, le tronçon de Montilier ne peut être intégré de façon péremptoire à la voie de l'Est plutôt qu'à celle du Nord-Est et vice versa. Une chose semble néanmoins certaine: la grande voie militaire qui traversait le Plateau suisse pour rejoindre *Augusta Raurica* et qui a été relevée par Bonstetten puis par Peissard ne paraît pas pouvoir être assimilée à la voie aujourd'hui dénommée «de l'Est» si l'on considère l'emplacement de son tracé par rapport au village de Courgevaux où cette dernière a bien été attestée archéologiquement, mais plutôt à la voie actuellement dite «du Nord-Est». En ce sens, le tronçon mis au jour à Montilier/Dorffmatte ferait bel et bien partie de l'important axe de circulation mentionné sur la Table de Peutinger.

NOTES

- ¹ Nous tenons à exprimer nos remerciements aux personnes qui nous ont permis de réaliser cette intervention dans de bonnes conditions, à savoir les ingénieurs du bureau d'architectes Linder, Zühlke & Partner à Schmitten et Fribourg, ainsi que M. Pascal Ackermann, responsable local des travaux auprès de l'entreprise Gugger à Ins.
- ² L'Emulation IV, 1855, 258: «Une voie romaine, aujourd'hui connue sous le nom expressif de «Heidenweg», passait et passe encore par la rive, devant Montilier (MONTILIA), longeant le lac et le marais vers CARCERES, aujourd'hui Chiètres, soit Kerzers».
- ³ Voir C. Wolf – M. Mauvilly, «150 Jahre Ausgrabungen in den Seefeldersiedlungen von Montilier – Versuch einer kritischen Synthese», CAF 6, 2004, 102-139.
- ⁴ Nous pensons par exemple aux stations de Dorf ou de Steinberg.
- ⁵ L'équipe, sous la responsabilité de Michel Mauvilly, était constituée de Luc Dafflon qui s'est occupé de la documentation, Stéphane Dévaud, Evencio Garcia Cristobal et Getachew Tekeste. Nous tenons à remercier Jean-Luc Boisaubert qui nous a prêté main forte dans la lecture des séquences stratigraphiques lacustres et Christian Kündig qui a pris en charge la topographie de base.
- ⁶ Faute de moyens, ces prélèvements n'ont pour l'instant pas pu être datés.
- ⁷ Magny 2004.
- ⁸ Voir à ce propos Chevallier 1972, 68-70.
- ⁹ R. Fellmann, *La Suisse gallo-romaine*, Lausanne 1992, 95 et 381 note 25 pour des compléments de bibliographie spécialisée.
- ¹⁰ Le Digeste consiste en une compilation d'extraits de nombreux textes de lois de l'époque classique, qui reste la principale source pour l'étude du droit romain.
- ¹¹ Chevallier 1972, 70.
- ¹² J.-D. Demarez – D. Castella, «Faoug/Route de l'Est», BPA 33, 1991, 142.
- ¹³ Elles le sont en milles romains pour la majeure partie de la carte, en lieues pour la Gaule, en parasangs pour les zones perses. Un mille romain (*mille passus*) équivaut à environ 1,50 km, une lieue gauloise (*leuga*) à 1,50 mp, soit environ 2,20 km, un parasang (*parasanga*) à 4 mp, soit 6 km.
- ¹⁴ On pourrait avoir l'impression de voir deux routes sur le Plateau suisse. En fait, celle qui court juste au nord se trouve déjà sur territoires français et allemand. Elle reliait Besançon (*Vesontine*) à Augst (*Augusta Ruracum*) en passant notamment par Mandeure (*Epomanduo*) et Kembs (*Cambete*).
- ¹⁵ Tous les noms de localités cités sont retranchés tels qu'ils apparaissent dans la Table de Peutinger, soit dans un latin qui comporte de nombreuses erreurs et qui montre que le copiste ne maîtrisait pas le latin classique.
- ¹⁶ La remarque en note 15 s'applique également ici.
- ¹⁷ Miller 1988², LXIII.
- ¹⁸ Bonstetten 1878, 14-15.
- ¹⁹ Peissard 1941, 113.
- ²⁰ Peissard 1941, 117 (Chiètres), 122 (Meyriez et Montilier).
- ²¹ Il s'agit donc du *Heidenweg* dont nous parlions au tout début de cet article. On notera également à ce propos que les tronçons de route qui passent au nord des communes bernoises d'Arch et de Leuzigen et qui font partie de la route militaire Avenches-Soleure étaient signalés dans les anciennes cartes topographiques comme *Heidenweg*, donc «chemin des païens», et *Alte Römerstrasse*, soit «ancienne route romaine» (information tirée de H. Spycher, *Bemerkungen zur Ur- und Frühgeschichte*, www.luesslingen.ch/upload/Dorf/Ur-%20und%20Frühgeschichte%20Internet.doc).
- ²² Castella 2001, 16 et fig. 18.
- ²³ Pour ce qui concerne les ponts du Rondet et de Cornaux, voir H. Schwab, *Ponts et ports romains sur la Broye inférieure et la Thielle moyenne (Archéologie de la 2^e Correction des Eaux du Jura 4; AF 17)*, Fribourg 2003.
- ²⁴ D. Castella, *Le moulin hydraulique gallo-romain d'Avenches «En Chaplix»*. Fouilles 1990-1991 (Aventicum VI; CAR 62), Lausanne 1994, 31 note 66.
- ²⁵ Voir G. Th. Schwarz, «Note complémentaire», BPA 18, 1961, 69-76.
- ²⁶ Un grand merci à Daniel Castella pour les informations qu'il nous a aimablement fournies.
- ²⁷ D. Castella – L. Flutsch, «La nécropole romaine d'Avenches VD-En Chaplix. Premiers résultats», ASSPA 72, 1989, 272-280, plus particulièrement 272.
- ²⁸ M. Meystre, «Avenches/Porte du Nord-Est-Porte de l'Est», BPA 40, 1998, 227-228. Concernant le domaine et la *villa* du Russalet: D. Castella, «Potiers et tuiliers à Aventicum. Un état de la question», BPA 37, 1995, 113-142.
- ²⁹ J.-D. Demarez – D. Castella, «Avenches/Enceinte romaine», BPA 33, 1991, 136-138.
- ³⁰ Dans un sondage réalisé en 1986 à Faoug, un pieu de chêne abattu vers 75 après J.-C. avait été mis au jour sous la chaussée (D. Castella – L. Flutsch, «Sanctuaires et monuments funéraires à Avenches-en-Chaplix VD», AS 13/1, 1990, 2-30, plus particulièrement 27 et 30 note 56).
- ³¹ M. Meystre – J. Morel, «Avenches/Porte de l'Est», BPA 41, 1999, 228-229.
- ³² Ses vestiges se limitent aujourd'hui à une inhumation double et un fragment de stèle portant une inscription; D. Castella – L. Flutsch – P. Hauser, «Le monde des morts», AS 24/2, 2001, 73-81.
- ³³ J.-D. Demarez – D. Castella, «Faoug/Route de l'Est», BPA 33, 1991, 142-144.
- ³⁴ Nous remercions ici tous les collaborateurs du Service archéologique de l'Etat de Fribourg qui ont fouillé et documenté les divers tronçons de routes et sites mentionnés dans cet article.
- ³⁵ C'est sur mandat du Service archéologique du canton de Berne que les sites mis au jour sur le territoire de cette commune enclavée dans le canton de Fribourg ont pu être fouillés par le Service archéologique de l'Etat de Fribourg. La fouille sur le site de Münchenwiler/Im Loch 4 dont il est question ici a été menée en 1990 et 1991 par Michel Mauvilly et son équipe. L'ensemble des sites de Münchenwiler a été publié en 1994 (M. Mauvilly – M. Bouyer – J.-L. Boisaubert, «Münchenwiler 1988-93. Nouvelles données sur l'occupation de l'arrière-pays moratois», Archäologie im Kanton Bern 3, 1994, 331-373).
- ³⁶ F. L. von Haller, *Helvetien unter den Römern II*, Bern 1812, 79.
- ³⁷ J. F. L. Engelhard, *Der Stadt Murten. Chronik und Bürgerbuch*, Bern 1828, 17.
- ³⁸ K. Müller, «Les stations lacustres du lac de Morat», Annales fribourgeoises 4 (extrait), 1913, 16. Nous profitons ici de signaler que contrairement au texte, la carte ainsi que deux des illustrations (fig. 3 et 6) publiées dans cet extrait ne sont pas strictement identiques à celles qui figurent dans les Annales fribourgeoises 4, 1913, 146-147.
- ³⁹ Nous en voulons pour preuve le tracé de l'actuelle A1 dans le Moratois, qui n'est pas éloigné de celui supposé pour l'antique voie de l'Est.
- ⁴⁰ VERA-2867: 1945 ± 30 BP, 18-127 AD cal. 2 sigma et VERA-2866: 1865 ± 35 BP, 84-218 AD cal. 2 sigma.

BIBLIOGRAPHIE

Bonstetten 1878

G. de Bonstetten, *Carte archéologique du canton de Fribourg, Genève/Lyon 1878.*

Castella 2001

D. Castella, «Territoire et voies de communication», *AS* 24/2, 2001, 15-19.

Chevallier 1972

R. Chevallier, *Les voies romaines, Paris 1972.*

Magny 2004

M. Magny, «Holocene climatic variability as reflected by mid-European lake-level fluctuations, and its probable impact on prehistoric human settlements», *Quaternary International* 113, 2004, 65-80.

Miller 1988²

K. Miller, *Itineraria Romana*, Bregenz 1988².

Peissard 1941

N. Peissard, *Carte archéologique du canton de Fribourg*, Fribourg 1941.

ZUSAMMENFASSUNG

Während der im Jahr 2003 durchgeföhrten archäologischen Intervention im Wohngebiet Dorfmatte von Muntelier wurde eine parallel zum See verlaufende Strasse angeschnitten. Die aus verschiedenen Schichten und Bauelementen bestehende Struktur zeichnete sich in der auf einer Länge von etwa 20 Metern freigelegten Stratigrafie deutlich ab. Dabei zeigt sie das für römische Strassen typische Schema: ein Fundament aus Geröllsteinen, gefolgt von einer sandig-kiesigen Abdeckung und seitliche Gräben. Die untere Lage aus Geröllsteinen ist 6 bis 6,50 m breit und wird von mehreren, abwechselnden Lagen aus Sand und Kies mit einer Gesamtstärke von 0,70 bis 0,80 m überlagert. Seeseitig begleitet ein Graben mit V-förmigem Profil im Abstand von ungefähr 3,50 m die Strasse. Die Gleichzeitigkeit beider Strukturen ist stratigrafisch abgesichert. Ungefähr 500 m nordöstlich dieser Fundstelle wurde bereits 1982 ein Abschnitt dieser Strasse dokumentiert.

Die bisher aufgedeckten Strassenabschnitte und das durch archäologische Funde nachvollziehbare Siedlungsmuster belegen die Existenz zweier West-Ost-Strassen im lokalen Verkehrsnetz am Südufer des Murtensees. Diese beiden von *Aventicum* (Avenches VD) kommenden Strassen vereinigen sich noch in Höhe des Ostufers des Murtensees, um von dort als wichtigste Verkehrsachse im Mittelland das Murtenbiet entlang des Grossen Mooses in Richtung *Petinesca* (Studen BE) mit den Zielen *Salodurum* (Solothurn SO) und schliesslich *Augusta Raurica* (Augst BL) zu verlassen. Angesichts des Fehlens archäologischer Funde, die uns über die Zeitstellung der jeweiligen Strassenabschnitte Auskunft geben könnten, bleiben Detailfragen zum Aussehen des Verkehrsnetzes offen.

