

Historique de la recherche et état des questions

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Cahiers d'archéologie romande**

Band (Jahr): **41 (1987)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

1. Historique de la recherche et état des questions

Dans ce chapitre, sont brièvement passées en revue les principales étapes de la recherche archéologique dans le secteur compris entre le mur d'enceinte de la ville et le lac de Morat (lieux-dits: Pré-Raclos, Les Mottes, Les Joncs).

17ème - milieu du 19ème siècle

Jusque vers le milieu du siècle dernier, une tradition populaire solidement ancrée voulait que le lac de Morat se soit avancé à l'époque romaine jusqu'aux murailles de la cité d'Aventicum³. Dès le 17ème siècle, plusieurs savants se font l'écho de cette tradition, malgré la fragilité des arguments présentés par ses défenseurs: en 1824, L. Levade écrit: «les blocs arrivaient facilement par les lacs d'Yverdon et de Morat, qui étaient alors réunis, et dont les ondes venaient battre les murs d'Avenches»⁴. La persistance de cette tradition étonne d'autant plus que, dès les premières décennies du 19ème siècle, plusieurs découvertes fortuites, entre le mur d'enceinte de la ville et les rives du lac, auraient logiquement dû autoriser les savants à l'écartier définitivement: dans le premier tiers du siècle, des vestiges de constructions importantes et les restes d'un chantier sont observés aux Joncs⁵. En 1823, une étroite poterne est repérée dans le tronçon septentrional du rempart⁶. Dès les années 1860, les trouvailles se multiplient: un grand caveau funéraire est découvert en 1864 en dehors de l'enceinte, à proximité de la Porte du Nord. En 1867, C. Bursian est le premier à réunir un véritable dossier d'arguments contre la tradition, désormais moribonde. Il suppose même l'existence de la route menant au port⁷.

1873 - 1874

La découverte, lors de la construction de la voie de chemin de fer (dès 1873), de la route du port et de la nécropole de Pré-Raclos met un terme à une discussion qui avait duré près d'un siècle. A cette occasion, des fouilles sont entreprises par l'Etat de Vaud en mars 1874, sous la direction de MM. Caspari et Rosset⁸. Plusieurs sépultures sont découvertes à l'Ouest de la voie romaine, parmi lesquelles un petit caveau en pierres calcaires contenant une urne en verre: «elle était comme enveloppée de débris carbonisés, et à moitié remplie par les ossements de deux enfants»⁹. Cette brève description permet de penser qu'il s'agit d'une tombe à urne du type *Brandschüttungsgrab*¹⁰. Plusieurs autres sépultures à incinération sont mises au jour, dont quelques-unes sont endommagées, ainsi que deux tombes à inhumation à cercueil de bois. Aucun fragment de stèle ou de monument funéraire n'est découvert. G.-Th. Schwarz date la nécropole de la période 30-80 ap. J-C, sur la base du matériel dessiné sur le plan Rosset de 1874¹¹. L'utilisation de ce cimetière pourrait donc, sous réserve, être immédiatement antérieure à celle de la nécropole du Port.

Hiver 1880 - 1881

E. Caspari entreprend quelques sondages aux abords de la voie romaine des Mottes. A nouveau, quelques sépultures à incinération et à inhumation sont découvertes, «sépultures groupées, mais espacées», parmi lesquelles beaucoup d'urnes brisées quoique «placées entre de gros cailloux protecteurs, entourées

⁸ Voir fig. 103: 1874.

⁹ SECRETAN, *plan Aventicum*, p. 51.

¹⁰ Type II a 2 de notre classification: voir *infra*, p. 23

¹¹ Archives MRA 1874/001: SCHWARZ, *Kaiserstadt*, p. 117. L'étude des sépultures et des nécropoles mises au jour à Avenches avant 1981 est entreprise par L. Margairaz dans le cadre d'un travail de diplôme à la Faculté des Lettres de l'Université de Lausanne. La documentation issue de ces fouilles, pour la plupart exécutées entre la fin du siècle passé et le début du 20ème, s'avère hélas d'une affligeante pauvreté: voir *infra*, pp. 177 sqq. (bibliographie).

³ BONNET, *Lacus Aventicensis*.

⁴ LEVADE, *Dictionnaire*.

⁵ VIOLLIER, *Carte archéologique*, p. 68.

⁶ BONNET, *Lacus Aventicensis*, p. 38: il s'agit de l'étroite poterne dite des Mottes, redécouverte en 1961 par G.-Th. Schwarz, à 10 m. au Nord-Est de la tour 14; archives MRA 1961/114: *Chronique archéologique (JbSGUF) 1963*, p. 75.

⁷ BURSIAAN, *Aventicum*, pp. 9-11.

d'un petit pavé»¹². Les fouilleurs sont déçus par la pauvreté du matériel et par l'absence de pierres sculptées ou inscrites.

Hiver 1888 - 1889

L'association Pro Aventico, nouvellement créée, décide de poursuivre les fouilles de Pré-Raclos, commencées en 1874¹³. De nouvelles sépultures sont mises au jour, semblables à celles découvertes précédemment dans le même secteur, mais le plus souvent en fort mauvais état. «*Les tombes étaient groupées, formant ce que les ouvriers appellent des nids d'urnes*»¹⁴. A nouveau, on observe la coexistence de l'incinération et de l'inhumation (nettement moins fréquente). Déçu par les résultats de ces investigations, le Comité de l'association décide de partir «*sur les traces d'un autre cimetière, beaucoup plus considérable et plus digne du nom de nécropole*»¹⁵.

Mars - avril 1902

Plusieurs découvertes intéressantes sont faites sur le terrain communal «Aux Joncs», lors de sondages effectués par A. Rosset. Ces fouilles démontrent que la voie romaine, repérée dès 1874 à Pré-Raclos, se prolonge en droite ligne jusqu'au lac, qu'elle atteint à son point le plus rapproché du rempart. On met également au jour «*diverses places empierrées, avec dépôt de matériaux bruts, tels que calcaires...*»¹⁶. Il s'agit vraisemblablement des aménagements du quai et des niveaux de travail en relation avec les bâtiments portuaires. D'autres structures intéressantes sont également découvertes : «*Aux Joncs même, on a retrouvé un amas considérable de cendres, peut-être un bûcher d'incinération; ailleurs, sur le même parcours, un de ces «nids d'urnes funéraires» semblables à ceux qu'avaient révélés les fouilles antérieures de Pro Aventico (1888-1889)*»¹⁷. Un abondant matériel est sorti de terre à l'occasion de ces fouilles, parmi lequel une quarantaine de monnaies, des objets de bronze, une grande quantité de poteries et de clous ainsi que plusieurs tuiles de la XXI^{ème} légion.

1904

F. Jomini signale l'acquisition par le musée d'Avenches «*de huit petites urnes cinéraires, trouvées dans deux niches situées dans le voisinage du cimetière romain, découvert en faisant une tranchée dans le mur d'enceinte, au moment de l'établissement du chemin de fer, du côté gauche de la voie romaine, qui traverse les Mottes pour se diriger sur les Jongs (sic!). Ces petites urnes vernies contenaient des cendres probablement d'enfants*»¹⁸. Cette découverte a été faite la même année aux Prés-d'Agnay par E. Doleyres. E. Secrétan précise que la double niche se trouvait à 2 m. à l'intérieur de l'enceinte. Pour cette raison, il doute qu'il s'agisse d'une sépulture¹⁹.

1906

Des enfants découvrent par hasard une construction singulière sur la propriété communale des Joncs. Une fouille rondement menée met au jour un puits romain, à l'intérieur duquel on trouve un petit chaudron en «*bronze doré*», qui vient enrichir les collections du musée²⁰. Ce puits se situe probablement dans le secteur des installations portuaires²¹.

1921 - 1924

Au cours de plusieurs campagnes d'investigation sur le tracé de l'enceinte romaine, les portes du Nord et du Nord-Est, ainsi que la poterne du Nord, sont mises au jour et relevées par l'architecte L. Bosset. Large de 2.5 à 3 m., la poterne du Nord permet le passage de la route du port de rive. Antérieure à la construction de l'enceinte, cette voie n'est pas condamnée à cette occasion²².

1960

Au cours d'une de ses campagnes de sondages topographiques, G.-Th. Schwarz découvre

¹² SECRETAN, *plan Aventicum*, p. 51.

¹³ Voir fig. 103: 1889.

¹⁴ SECRETAN, *Les fouilles*, p. 39.

¹⁵ SECRETAN, *Aventicum*, p. 84.

¹⁶ SECRETAN, *Aux Joncs*, p. 18.

¹⁷ SECRETAN, *Aux Joncs*, pp. 18-19.

¹⁸ JOMINI, *Avenches*, p. 171 et fig. 67, p. 170.

¹⁹ SECRETAN, *Aventicum*, p. 89; voir aussi JOMINI, *Fouilles*. Cet aménagement pourrait bien être antérieur à la construction de l'enceinte.

²⁰ JOMINI, *Musée cantonal* et JOMINI, *Fouilles*, pp. 35-36.

²¹ Voir *infra*, p. 7.

²² Voir fig. 103: 1924; DEWARRAT J.-P., *L'enceinte romaine d'Avenches*, mémoire de licence présenté en octobre 1984 à la Faculté des Lettres de l'Université de Lausanne (non publié), pp. 38-40 et annexe 3/VI, 29-32.

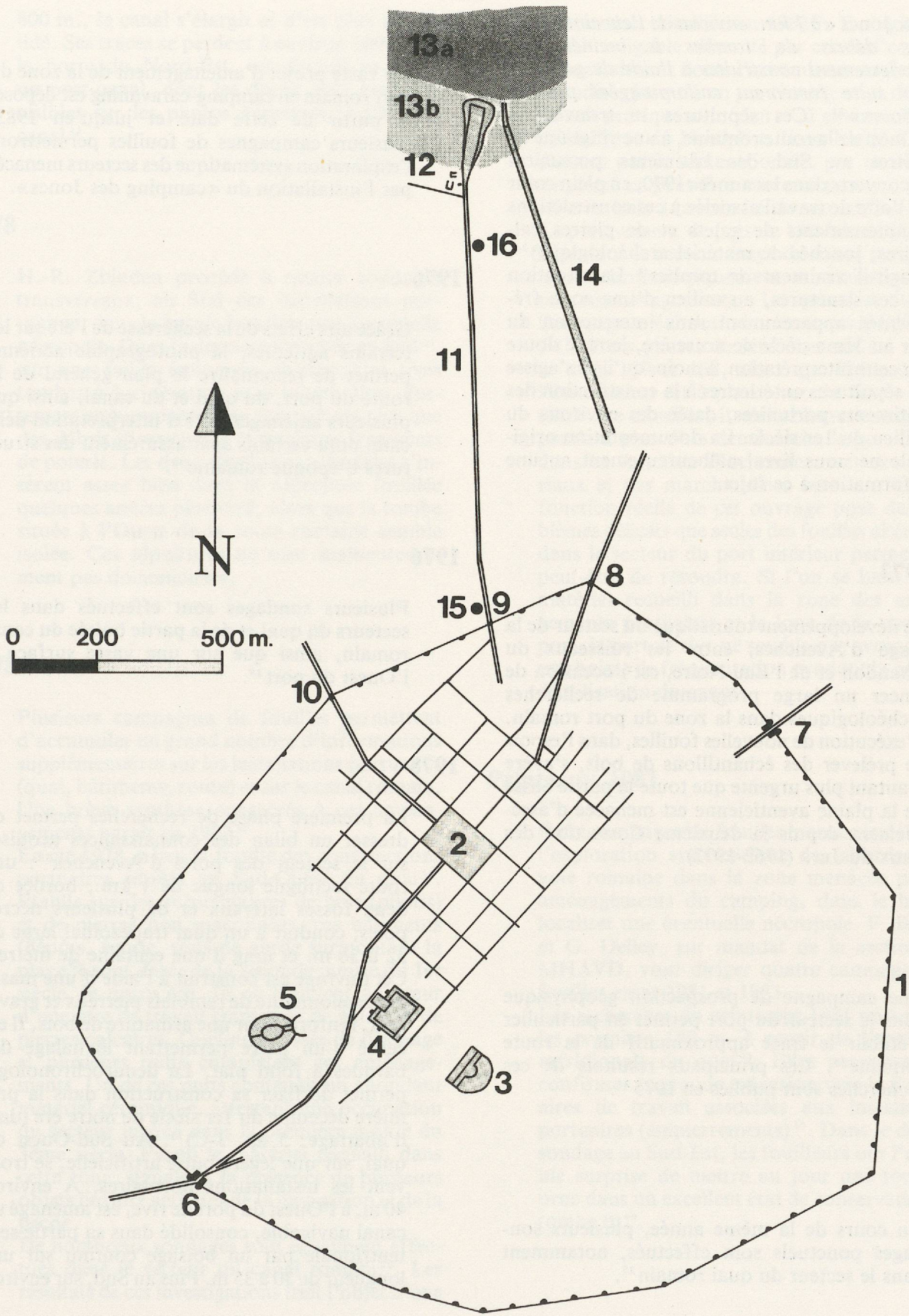


Fig. 1: Plan schématique d'Aventicum. 1. mur d'enceinte; 2. forum; 3. théâtre; 4. sanctuaire du Cigognier; 5. amphithéâtre; 6. porte de l'Ouest; 7. porte de l'Est; 8. porte du Nord-Est; 9. poterne du Nord; 10. porte du Nord-Ouest; 11. route du port; 12. bâtiments portuaires; 13 a-b. niveaux du rivage romain (lac de Morat); 14. canal; 15. nécropole de Pré-Raclas; 16. nécropole du Port.

aux Joncs « à 1 km. environ de l'enceinte, (...) des débris de tombes à incinération, modestement construites à l'aide de galets et par suite fortement endommagées par les labours »²³. Ces sépultures se trouvent à l'Ouest de la route romaine, à une vingtaine de mètres au Sud des bâtiments portuaires découverts dans les années 1970, en plein cœur de l'aire de travail associée à ces constructions (empiètements de galets et de pierres calcaires, jonchés de matériel archéologique)²⁴. S'agit-il vraiment de tombes? La situation de ces structures, au milieu d'une zone fréquentée apparemment sans interruption du 1er au 3ème siècle de notre ère, jette le doute sur cette interprétation, à moins qu'il ne s'agisse de sépultures antérieures à la construction des bâtiments portuaires, datée des environs du milieu du 1er siècle. La documentation originale ne nous livre malheureusement aucune information à ce sujet.

Dès 1973

Le développement touristique du secteur de la plage d'Avenches, entre les ruisseaux du Chandon et de l'Eau-Noire, est l'occasion de lancer un large programme de recherches archéologiques dans la zone du port romain. L'exécution de nouvelles fouilles, dans l'espoir de prélever des échantillons de bois, s'avère d'autant plus urgente que toute la partie basse de la plaine aventicienne est menacée d'assèchement depuis la deuxième Correction des Eaux du Jura (1962-1972).

1973

Une campagne de prospection géophysique dans le secteur du port permet en particulier d'établir le tracé approximatif de la route romaine²⁵. Les principaux résultats de ces recherches sont publiés en 1975²⁶.

1973

Au cours de la même année, plusieurs sondages ponctuels sont effectués, notamment dans le secteur du quai romain²⁷.

1976

Un vaste projet d'aménagement de la zone du port romain en camping-caravaning est déposé. A partir de cette date et jusqu'en 1983, plusieurs campagnes de fouilles permettront l'exploration systématique des secteurs menacés par l'installation du « camping des Joncs ».

1976

Grâce aux effets de la sécheresse de l'été sur les terrains agricoles, la photographie aérienne permet de reconnaître le plan général de la route du port, du quai et du canal, ainsi que plusieurs aménagements d'interprétation délicate, dont certains sont assurément des structures d'époque romaine²⁸.

1976

Plusieurs sondages sont effectués dans les secteurs du quai et de la partie boisée du canal romain, ainsi que sur une vaste surface à l'Ouest du port²⁹.

1978

La première phase de recherches permet de dresser un bilan des connaissances acquises sur le secteur des ports d'Avenches³⁰: une route rectiligne longue de 1 km., bordée de deux fossés latéraux et de plusieurs nécropoles, conduit à un quai trapézoïdal large de 32 à 36 m. et long d'une centaine de mètres. Cet ouvrage est construit à l'aide d'une masse impressionnante de remblais pierreux et graveleux, renforcés par une armature de bois. Il est cerné d'un perré permettant le halage des barques à fond plat. La dendrochronologie permet de fixer sa construction dans la première décennie du 1er siècle de notre ère (date d'abattage: 5 ap. J-C)³¹. Au Sud-Ouest du quai, sur une légère butte artificielle, se trouvent les installations portuaires. A environ 40 m. à l'Ouest du port de rive, est aménagé un canal navigable, consolidé dans sa partie septentrionale par un boisage continu sur une longueur de 30 à 35 m. Plus au Sud, sur environ

²³ *Chronique archéologique (JbSGUF) 1963*, p. 75.

²⁴ Voir fig. 103: 1960.3 et fig. 2, p. 9:K.

²⁵ Voir fig. 103: 1973.8.

²⁶ CHAPPELLIER, *Géophysique*.

²⁷ Voir fig. 103: 1973.1-7.

²⁸ Voir fig. 103: 1976.26. BOEGLI/WEIDMANN, *Aventicum*, p. 73.

²⁹ Voir fig. 103: 1976.1-25.

³⁰ Voir fig. 2, p. 9. BOEGLI/WEIDMANN, *Aventicum*, pp. 73-74.

³¹ BONNET, *ports romains*, p. 127.

800 m., le canal s'élargit et n'est plus consolidé. Ses traces se perdent à environ 300 m. de la porte du Nord-Est, où devrait se situer un port-canal, dont les docks sont peut-être visibles sur les photos aériennes, à l'Est du canal³².

1978

H.-R. Zbinden procède à quatre sondages transversaux, au Sud des installations portuaires, dans le but de localiser une éventuelle nécropole. Dans la dernière tranchée au Sud³³, sur une faible éminence, il rencontre trois tombes à incinération et à inhumation, fortement endommagées, ne comportant plus que des débris d'ossements et quelques fragments de poterie. Les deux sépultures orientales s'insèrent assez bien dans la nécropole fouillée quelques années plus tard, alors que la tombe située à l'Ouest de la route romaine semble isolée. Ces sépultures ne sont malheureusement pas documentées.

1978 - 1981

Plusieurs campagnes de fouilles permettent d'accumuler un grand nombre d'informations supplémentaires sur les installations portuaires (quai, bâtiments, route) et sur le canal romain. Une brève synthèse consacrée à ces aménagements paraît en 1982³⁴.

En été 1978, a lieu la fouille des constructions portuaires situées au Sud-Ouest du quai³⁵. Etablis sur des substructures de bois (pilotis) et de pierres non maçonnées, ces bâtiments (dépôts, écurie, tour de garde surmontant la plage?) sont datés de la seconde moitié du 1er siècle de notre ère. Ils se trouvent au cœur d'une aire de travail empierrée de galets et de pierres calcaires. Quelques fossés de drainage et plusieurs puits complètent ces aménagements. Un de ces puits contenait un abondant matériel céramique, attestant une occupation du secteur jusque dans la première moitié du 3ème siècle. Parmi le matériel recueilli dans cette zone, signalons la présence de plusieurs objets liés aux activités de la navigation et de la pêche.

De nombreux sondages sont également effectués dans le secteur du canal romain³⁶. Les résultats de ces investigations font l'objet d'une

publication détaillée en 1982³⁷. Il s'agit d'un canal navigable alimenté par cours d'eau, qui permettait sans doute l'acheminement des marchandises jusqu'à un port intérieur – dont on ne sait pratiquement rien – à environ 300 m. de la Porte du Nord-Est. Il est bordé à l'Est, dans sa partie septentrionale, par un chemin empierré et peut-être traversé par une passerelle de bois à proximité de son embouchure. Le prélèvement de près de 140 échantillons de bois dans le secteur étayé du canal permet de situer chronologiquement sa construction et ses réaménagements. Le premier état de l'ouvrage a été daté des environs de 123 ap. J.-C. Trois phases de réfection ont été situées en 146, 157 et 168, alors que l'abandon de l'installation est à placer vers la fin du 2ème siècle. Le canal a-t-il véritablement remplacé, pendant plus d'un demi-siècle, le port de rive dans sa fonction d'acheminement des matériaux et des marchandises vers la ville? La fonction réelle de cet ouvrage pose des problèmes délicats que seules des fouilles ultérieures dans le secteur du port intérieur permettront peut-être de résoudre. Si l'on se base sur le matériel recueilli dans la zone des aménagements portuaires et le long de la route du port, le port de rive ne semble pas avoir connu une baisse de fréquentation pendant la période d'utilisation du canal.

Printemps 1981

Cette campagne de fouilles marque le début de l'exploration systématique des abords de la voie romaine dans la zone menacée par les aménagements du camping, dans le but de localiser une éventuelle nécropole. F. Bonnet et G. Delley, sur mandat de la section des MHA VD, vont diriger quatre campagnes de fouilles entre 1981 et 1983.

Les recherches du printemps 1981 portent sur les premiers 100 m. à partir de l'extrémité méridionale du quai³⁸. Elles permettent de confirmer la grande extension vers le Sud des aires de travail associées aux installations portuaires (empièvements)³⁹. Dans le dernier sondage au Sud-Est, les fouilleurs ont l'agréable surprise de mettre au jour une tombe à urne dans un excellent état de conservation (la tombe 0)⁴⁰.

³² Voir fig. 103 : 1976.26.

³³ Voir fig. 103 : 1978.5 et fig. 7, p. 17.

³⁴ BONNET, *ports romains*.

³⁵ Voir fig. 103 : 1978.1-4 et fig. 2, p. 9.

³⁶ Voir fig. 2, p. 9.

³⁷ BONNET, *canal romain*.

³⁸ Voir fig. 103 : 1981.16-30.

³⁹ Voir fig. 2, p. 9.

⁴⁰ *Chronique des fouilles archéologiques (RHV) 1982*.

Printemps 1982

L'exploration des abords de la route du port se poursuit par l'exécution d'une série de sondages et de tranchées dans la partie Sud du secteur menacé⁴¹. La fouille ne livre que peu de résultats et permet de conclure à l'absence de tombes en bordure de la route à cet endroit. La seule structure digne d'intérêt est une zone rubéfiée de 2 m. de diamètre, à l'Est de la route; les fouilleurs interprètent, non sans réserves, cette structure comme une aire de crémation (*ustrinum*). Cette hypothèse doit vraisemblablement être écartée⁴².

Automne 1982 - printemps 1983

Plusieurs échantillons de pieux de chêne, recueillis dans les soubassements de l'enceinte romaine, sont soumis aux fins d'analyse au Laboratoire Romand de Dendrochronologie. Les dates d'abattage obtenues (72 et 77 ap. J-C) confirment les déductions de plusieurs archéologues et historiens qui situaient déjà la construction du rempart sous la dynastie des Flaviens⁴³.

Automne 1982

La mise en place d'un collecteur d'eau à Pré-Raclôs permet la mise sur pied d'une courte campagne dirigée par G. Delley⁴⁴. L'absence de sépultures à l'Est de la route du port, mise en évidence par les fouilles de 1873-1874 et de 1888-1889, est confirmée. Une coupe à travers la chaussée romaine permet d'identifier le fossé latéral oriental, alors que la partie occidentale de la route a été détruite lors de la construction de la voie de chemin de fer⁴⁵.

Automne 1982

G. Delley entreprend la fouille des abords de la route romaine au Sud de la tranchée Zbinden de 1978⁴⁶ et de la tombe 0. A l'Est de la route, il met au jour 17 sépultures à incinération et une double sépulture à inhumation, appartenant toutes à la nécropole du Port

(tombes 1 à 18). Les sondages effectués à l'Ouest de la chaussée permettent d'exclure la présence d'autres tombes à cet endroit⁴⁷.

Printemps - automne 1983

Diverses tranchées de canalisations d'eau et d'électricité⁴⁸ ainsi que l'aménagement des chemins du camping permettent de faire quelques observations sur les couches superficielles de la plaine des Joncs. Au printemps, à l'occasion de l'installation du chemin situé immédiatement au Nord de la nécropole, aucune nouvelle sépulture n'est repérée: l'axe passant par les tombes 0 et 36 semble bien marquer la limite septentrionale de la nécropole⁴⁹.

Automne 1983

F. Bonnet dirige une dernière campagne d'exploration le long de la route romaine. La fouille

LEGENDE

	empierrements : quai et route du port
	empierrements : aires de circulation et d'habitat
	fossés
	canal
	talus
	bâtiments du port
	puits
	pilotis
	pilotis avec planchéage
	courbes de niveau (équidist. 25 cm.) (altitudes prises avant l'installation du camping)
	nécropoles
	cours d'eau anciens
	foyer et aire rubéfiée

⁴¹ Voir fig. 103 : 1982.1 et 3-5.

⁴² Voir *infra*, p. 13.

⁴³ DEWARRAT J.-P., *Avenches. Datation de l'enceinte romaine*, in *Chronique des fouilles archéologiques*, RHV, 91, 1984, pp. 226-229.

⁴⁴ Voir fig. 103 : 1982.6-7.

⁴⁵ *Chronique des fouilles archéologiques (RHV) 1983*, p. 193.

⁴⁶ Voir *supra*, p. 17 et fig. 7, p. 17 : 1978.5.

⁴⁷ Voir fig. 103 : 1982.20-21. *Chronique des fouilles archéologiques (RHV) 1983*.

⁴⁸ Voir fig. 103 : 1983.7-9.

⁴⁹ Voir fig. 5, p. 15.

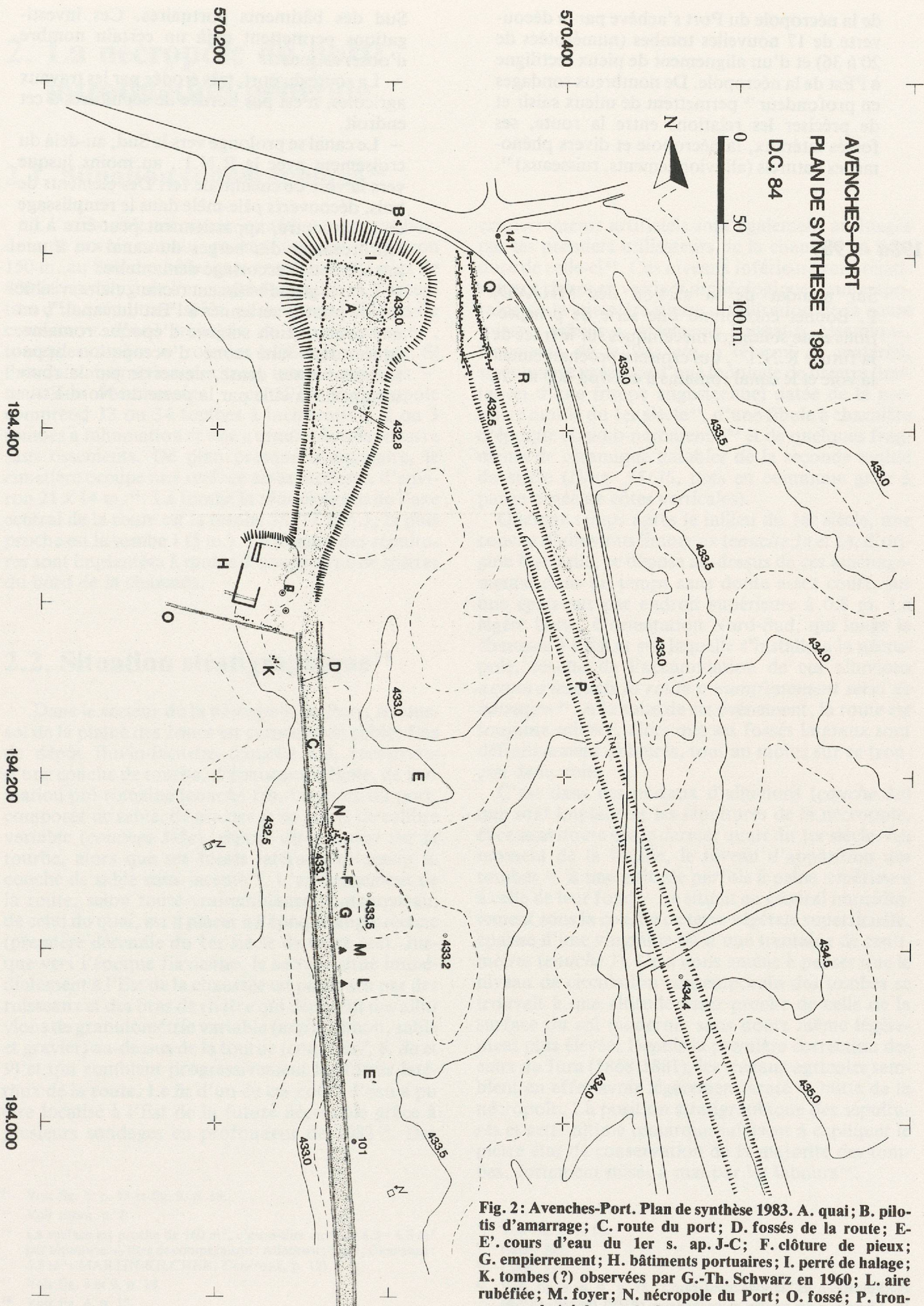


Fig. 2: Avenches-Port. Plan de synthèse 1983. A. quai; B. pilotis d'amarrage; C. route du port; D. fossés de la route; E-E'. cours d'eau du 1er s. ap. J-C; F. clôture de pieux; G. empièrrement; H. bâtiments portuaires; I. empièrrement; J. aire rubéfiée; K. tombes (?) observées par G.-Th. Schwarz en 1960; L. aire rubéfiée; M. foyer; N. nécropole du Port; O. fossé; P. tronçon non boisé du canal; Q. secteur boisé du canal; R. chemin de halage.

de la nécropole du Port s'achève par la découverte de 17 nouvelles tombes (numérotées de 20 à 36) et d'un alignement de pieux rectiligne à l'Est de la nécropole. De nombreux sondages en profondeur⁵⁰ permettent de mieux saisir et de préciser les relations entre la route, ses fossés latéraux, la nécropole et divers phénomènes naturels (alluvionnements, ruisseaux)⁵¹.

1986 - 1987

Sur mandat de la section des MHA VD, F. Bonnet entreprend une série de prospections et de sondages mécaniques sur le tracé de la future R.N.1⁵², qui croisera prochainement la voie et le canal romains à environ 400 m. au

Sud des bâtiments portuaires. Ces investigations permettent déjà un certain nombre d'observations :

– La route du port, très érodée par les travaux agricoles, n'est pas bordée de sépultures à cet endroit.

– Le canal se prolonge vers le Sud, au-delà du croisement avec la R.N.1., au moins jusque vers la voie de chemin de fer. Des éléments de bois, découverts pêle-mêle dans le remplissage de la structure, appartiennent peut-être à un renforcement des berges du canal ou à une installation d'accostage démantelée.

– Le très grand bâtiment rectangulaire, visible sur les photos aériennes à l'Est du canal⁵³, est une construction soignée d'époque romaine, située dans une zone d'occupation apparemment assez dense, desservie par la route sortant de la ville par la porte du Nord-Est.

⁵⁰ Voir fig. 7, p. 17 : sondages 1-13.

⁵¹ *Chronique des fouilles archéologiques (RHV) 1984.*

⁵² Hachuré sur la fig. 103.

⁵³ Voir fig. 103 : 1976.26.