

Zeitschrift: as. : Archäologie Schweiz : Mitteilungsblatt von Archäologie Schweiz = Archéologie Suisse : bulletin d'Archéologie Suisse = Archeologia Svizzera : bollettino di Archeologia Svizzera

Herausgeber: Archäologie Schweiz

Band: 43 (2020)

Heft: 4

Artikel: Rolle, archéologie et épigraphie entre lac et routes

Autor: Henny, Christophe / Mottas, François

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-905584>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



Rolle, archéologie et épigraphie entre lac et routes

— Christophe Henny et François Mottas

A l'occasion de la réalisation d'un projet immobilier à proximité du lac, des vestiges attribuables à un ponton romain et les fragments de deux bornes milliaires ont été découverts.

Fig. 1

Le site de Rolle – Rue du Port 14 en cours de fouille en décembre 2017. Les pieux du ponton sont visibles au fond du terrassement.

Die Ausgrabung in Rolle - Rue du Port 14 im Dezember 2017. Die Pfähle der Mole sind an der Sohle der Baugrube zu sehen.

Il sito di Rolle - Rue du Port 14 in corso di scavo nel dicembre 2017. I pali del pontile sono visibili sul fondo del terrazzamento.

En décembre 2017, lors de la réfection et de la construction d'un complexe d'immeubles au sud de la vieille ville de Rolle, entre la route de Genève et le bord du lac Léman, un ensemble de pieux est apparu lors du creusement des sous-sols du projet. Le maître de l'ouvrage a informé l'Archéologie cantonale de cette découverte fortuite. Le bureau Archeodunum a documenté les vestiges et suivi les travaux de terrassement entre janvier et novembre

2018. Malgré les importantes perturbations occasionnées par le terrassement, ces aménagements ont pu être reliés à leur contexte archéologique. Le lieu de la découverte est proche d'un village «lacustre» de l'âge du Bronze final situé sous et aux abords de l'île de la Harpe, au large de Rolle. Il se trouve environ 800 m à l'est de la villa romaine de La Combe et à proximité du tracé présumé de la voie romaine longeant le bord du lac. La

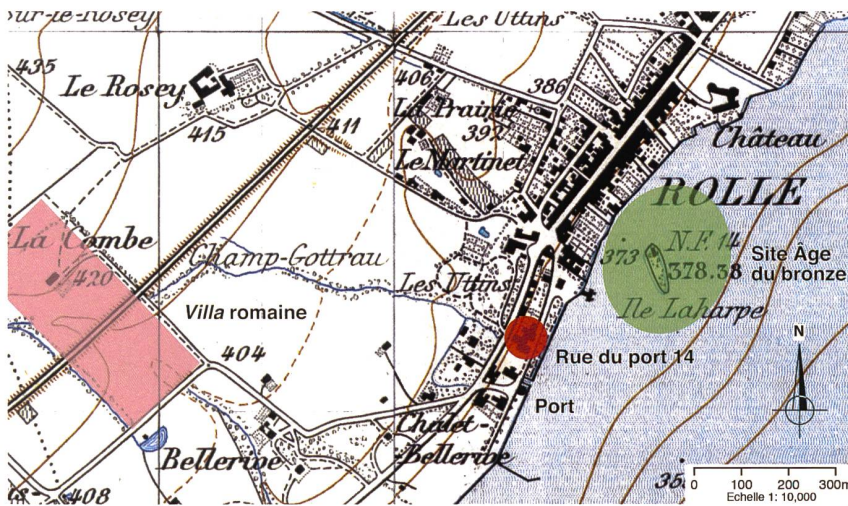


Fig. 2
Les sites archéologiques aux environs de Rolle.

Archäologische Fundstellen rund um Rolle.

Siti archeologici nei dintorni di Rolle.

parcelle investiguée abritait une tuilerie édifée au 18^e siècle dont le bâti a recoupé le site archéologique romain. En limite sud-ouest de la parcelle, le ruisseau du Langollioux a été exploité à des fins industrielles (fig. 6).

Le site, compris entre 374.50 et 379.00 m d'altitude, se trouve aux abords immédiats du lac dont il est séparé par la rue du Port, qui constituait un tronçon de l'ancienne route de Lausanne à Genève (IVS VD 2.1), et par l'emprise du jardin anglais, aménagé partiellement sur remblais. Le port de Rolle à l'époque moderne, qui a été remplacé par le port de plaisance actuel, était établi au droit de la parcelle.

Des pieux et des pierres

Dans un contexte stratigraphique mal défini – l'excavation de la zone où les vestiges archéologiques sont apparus étant pratiquement achevée à notre arrivée – un ensemble de 31 pieux en place a été dégagé, parmi lesquels on identifie quatre rangées. Deux traverses de bois déplacées et treize pieux remaniés ont également été observés. Les restes d'un agglomérat de pierres et de limons recouvraient les pieux (fig. 4). La construction, perpendiculaire à la rive, est conservée sur une longueur de 5.3 m et sa largeur restituée est de 4 m.

Fig. 3
Vue d'ensemble des pieux du ponton.

Übersicht der Pfähle der Mole.

Vista d'insieme dei pali del pontile.

La dendrochronologie a permis de dater cette installation et sa période d'utilisation. Les bois qui ont servi à la construction de l'ouvrage ont été abattus aux environs de 155 apr. J.-C. D'autres pieux témoignent de réfections aux alentours de 204 et de 244 apr. J.-C.

Cette construction est établie dans des dépôts de sables lacustres, en face d'une ancienne anse du rivage dont le comblement de limons et sables gris se distingue des limons sableux beiges du terrain avoisinant. Un empiérement résiduel plan est aménagé dans son emprise.

Identification de la construction

La situation des vestiges, proches d'un cours d'eau et sur le tracé supposé de la route romaine reliant les agglomérations de Genève et Lausanne, pouvait laisser penser qu'ils appartenaient à une pile d'un pont antique franchissant le Langollioux. Toutefois, l'absence d'autres vestiges de piles entre le lieu de découverte et l'actuel lit du ruisseau, de même que la taille de ce dernier, ne plaident pas en faveur de cette hypothèse.

Les altitudes de la construction (374.15 m) et de l'empiérement qui lui est associé dans l'anse fossile





Fig. 4
Vestiges de l'empierrement du ponton.

Überreste der Steinschüttung der Mole.

Resti dell'ammasso di pietre del pontile.

Fig. 5
Fragments du milliaire B découverts à l'extrémité sud-est du ponton.

Fragmente des Meilensteins B, der am südöstlichen Ende der Anlegestelle gefunden wurde.

Frammenti della pietra miliare B scoperti all'estremità sud-est del pontile.



(374.75 m) nous permettent de proposer une autre interprétation. En effet, le niveau du lac à la date de construction de cet aménagement, au milieu du 2^e siècle, et durant son utilisation supposée, qui pourrait s'étendre jusqu'au début du 4^e siècle, s'élevait à environ 374.50 m (le niveau maximal du lac régulé est aujourd'hui de 372.30 m). Avec cette indication, les vestiges découverts peuvent donc être considérés comme les restes d'un ponton établi sur le rivage du Léman. Son installation en face d'une anse comblée est judicieuse, cette dernière fournissant une surface plane, aménagée et empierrée pour débarquer les marchandises le long d'une rive présentant une pente plus marquée de part et d'autre.

Restitution du ponton

Au vu des éléments à notre disposition, la restitution de ce ponton reste hasardeuse. Néanmoins, on peut imaginer que celui-ci était constitué d'un caisson en bois établi sur les pieux renforcés par des traverses horizontales. L'intérieur du caisson était rempli de pierres et de remblais dont les vestiges ont été dégagés

lors de la fouille. Une telle solution technique avait été adoptée à *Vindonissa/Windisch* (AG), pour un renforcement des berges de la Reuss faisant aussi office d'appontement, selon la restitution proposée par Thomas Pauli. Des quais du port de Lausanne-Vidy sont aussi constitués de telles constructions. La longueur de la plateforme de Rolle, malheureusement très endommagée, reste impossible à déterminer.

Un rôle important

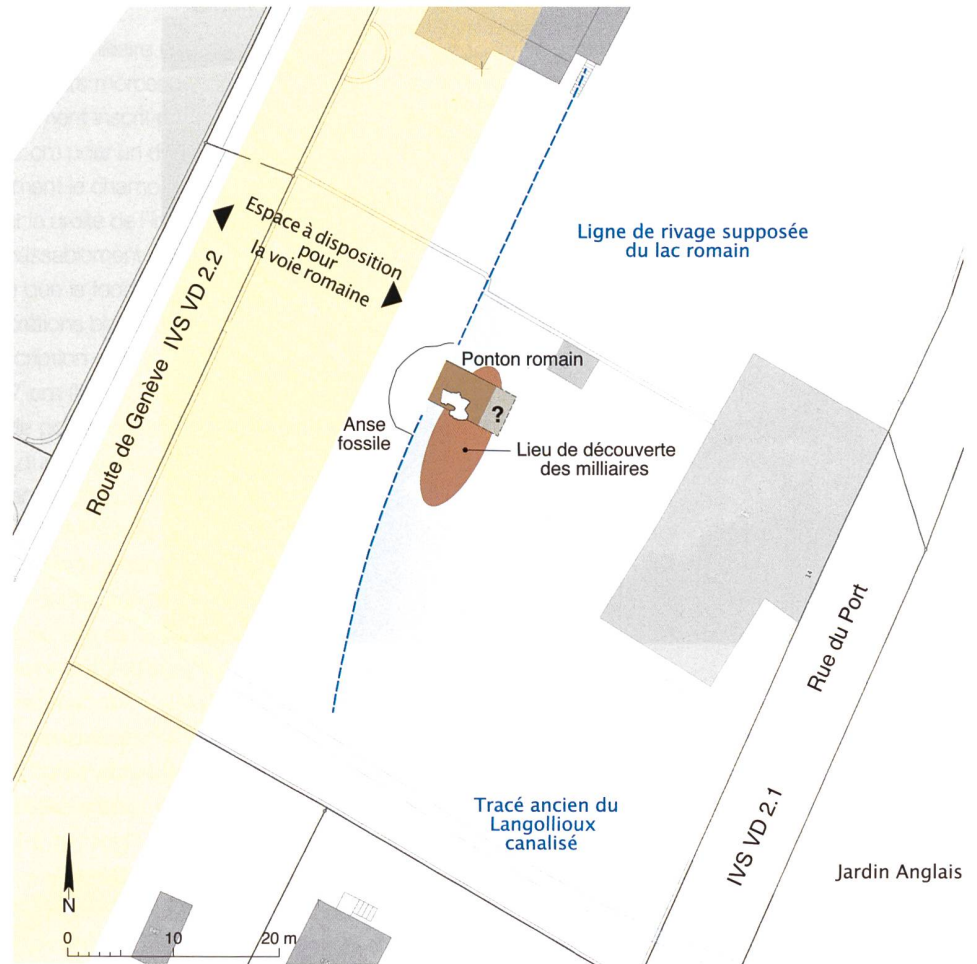
Ce ponton desservait sans doute la *villa* romaine de La Combe, située à proximité, mais son usage semble dépasser le cadre local. En effet, cette installation devait se trouver aux abords immédiats de la voie romaine longeant le lac, à l'instar de l'actuelle route de Lausanne à Genève (IVS VD 2.2), réalisée à la fin du 18^e siècle: dans ce secteur de la côte lémanique, l'espace à disposition pour la circulation est en effet restreint en amont par une pente marquée. La découverte, sur le même site, de deux milliaires associés à cette voie a ouvert des perspectives insoupçonnées sur la destination de ce débarcadère.

Fig. 6

Plan schématique des vestiges mis au jour en 2017, avec la localisation supposée de la rive du lac et de la route à l'époque romaine.

Schematischer Plan der freigelegten Befunde, Stand 2017, mit der vermuteten Uferlinie und dem römischen Strassenverlauf.

Pianta schematica delle vestigia rinvenute nel 2017, con l'ipotesi di localizzazione della riva del lago e della strada di epoca romana.



6

Deux milliaires

Ces milliaires, malheureusement fragmentés lors des travaux actuels et détachés de leur contexte, ont été extraits du terrassement aux abords du ponton, dans l'emprise du lac antique. Les fragments de l'un d'eux (milliaire B), qui n'était plus à son emplacement d'origine, ont été observés au niveau de l'extrémité sud-est du ponton.

Le milliaire A

Il s'agit d'un monolithe de calcaire blanc composé d'une base cubique surmontée d'un cylindre, tous deux brisés (fig. 7) : près de la moitié du cylindre et plus du tiers de la base sont perdus. Ses dimensions imposantes font penser que le milliaire

complet devait mesurer environ 2.40 m de hauteur et peser près d'une tonne et demie. Elles sont caractéristiques du Haut-Empire romain et ne se rencontrent plus après la période sévérienne (fin du 2^e – début du 3^e siècle apr. J.-C.).

La pierre est très altérée par les griffures et les chocs que lui ont infligés les engins et outils de chantier lors de son extraction. Sa surface alterne les parties lisses (au centre) et raboteuses (sur les côtés). Cet aspect semble dû à l'action d'éléments naturels (eau, sable, gravier, mollusques térébrants, etc.) lors d'un séjour prolongé dans un milieu abrasif (lac ou rivage lacustre), le milliaire ayant été découvert en aval de la rive antique. Traversé par une longue balafre, le côté droit révèle cependant la présence de caractères gravés, la



Fig. 7
Le milliaire A lors de son prélèvement.
Base: larg. 80 cm, prof. conservée 50 cm; haut. 60 cm. Cylindre: diam. 68 cm, haut. 79 cm. Poids total 842,5 kg; haut. totale conservée 139 cm.

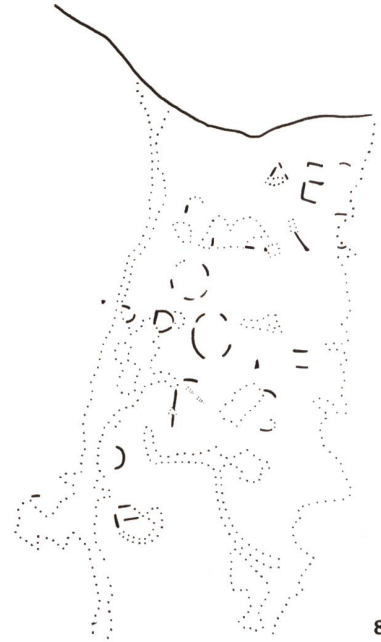
Meilenstein A in Fundlage.
Basis: Breite 80 cm, erhaltene Tiefe 50 cm; Höhe 60 cm. Zylinder: Dm. 68 cm, Höhe 79 cm. Gesamtgewicht 842.5 kg; erhaltene Gesamthöhe 139 cm.

Miliario A durante il suo recupero.
Base larg. 80 cm, prof. conservata 50 cm, alt. 60 cm. Cilindro: diam. 68 cm, alt. 79 cm. Peso totale 842,5 kg, alt. totale conservata 139 cm.

plupart amputés et visibles seulement sous éclairage rasant. Les lettres sont hautes de plus ou moins 5 cm. Celles qui ne sont que partiellement lisibles sont soulignées dans la transcription.

Bien que, en raison de la cassure du bloc, seule la fin de l'inscription soit conservée, hélas à l'état de bribes, un essai de reconstitution peut être tenté, sur la base d'une certitude: le nom et les titres de l'empereur gravés sur la moitié inférieure du milliaire étaient nécessairement précédés du nom et des titres d'un autre empereur, occupant la partie haute du cylindre, aujourd'hui perdue. Avec l'aide du milliaire de Messery (Haute-Savoie), d'un diamètre voisin (60 cm), qui signalait jadis sur la route de Genève à Lausanne le 4^e mille à partir de Nyon, il est possible de restituer le début de l'inscription de Rolle: y apparaissaient le nom et les titres de Septime Sévère, suivis du nom et des titres de ses fils Caracalla et Géta, seuls éléments ici conservés.

[Imp(eratori) Caesari L(ucio) Septimio Severo ... et] / [Imp(eratori) C]aes(ari) / [M(arco) Aure]ll(io) A[nto/nin]o [Pio Aug(usto)] / [tri]b(unicia) pote[st(ate) IIII] / [co(n)s(uli)] d[e]s[ig]n(ato) et P(ublio)] / [Se]p[ti]m(io) Getae nobil(issimo)] / [Ca]e[sari]...



8

«A l'empereur César Lucius Septimius Severus (suivaient ses titres) et à l'empereur César Marcus Aurelius Antoninus, le Pieux Auguste, dans sa 4^e puissance tribunicienne, consul désigné, et à Publius Septimius Geta, le très noble César ...»

La mention de Caracalla avec sa désignation au consulat daterait l'inscription de l'an 201 apr. J.-C. Située à la limite inférieure de la fourchette chronologique déterminée par l'analyse des bois retrouvés (204 +/- 2 ans), la date d'érection du milliaire paraît précéder de quelques mois seulement la première réfection du ponton.

La pierre devait se dresser à l'origine au bord de la route littorale de Genève et Nyon à Lausanne. Au-delà de Rolle et de la station routière de *Lacum Losonne*, près de laquelle la voie quittait le rivage lémanique pour s'enfoncer à l'intérieur des terres (fig. 11), la série des inscriptions gravées aux noms de Septime Sévère, Caracalla et Géta est prolongée en direction d'Avenches par les milliaires de Penthaz (inscription restituée), Chavornay-Orbe et Treycovagnes-Method, tous érigés entre 202 et 204 apr. J.-C.

Fig. 8

Relevé de l'inscription du milliaire A.
Relief der Inschrift auf Meilenstein A.
 Rilievo dell'iscrizione del miliario A.

[---]
 [IMP C]AES
 [M AVRE]L A[NTO]
 [NIN]O [PIO AVG]
 [TRI]B POTE[ST ---]
 [COS] D[E]S[IG ET P]
 [SE]P[T GETAE NOBIL]
 [CA]E[S ---]

Le milliaire B

Le second milliaire est un cylindre de calcaire brisé en plusieurs morceaux, dont huit ont été retrouvés. Le fragment inscrit présente une hauteur conservée de 72 cm pour un diamètre de 55 cm. Des cassures entament le champ épigraphique en haut à gauche et sur la droite de l'inscription. La surface de la pierre est passablement altérée, ne laissant souvent apparaître que le fond des lettres ou leur bord frangé de concrétions blanchâtres.

L'inscription est gravée en grands caractères de 6 à 7 cm (lignes 1-4) et 8 cm (lignes 5-6) complétés de points séparatifs (ligne 5). Les lettres qui ne sont que partiellement lisibles sont soulignées dans la transcription. L'indication abrégée de l'unité de distance (M P, *mille passus* = mille pas, soit environ 1500 m) est parfaitement centrée: on ne peut donc pas la compléter par un chiffre supérieur à I. L'état de la pierre à cet endroit ne permet cependant pas de savoir si ce chiffre y était gravé ou non.

[D(ominus) n(oster) F]l(a(vius) [I]u(l)ius / Co(n)stans
 [p(ius) fe]l(i)x nobil[is]s[im(us)] / [C]aesar b(ono) r(ei)
 [p(ublicae) n(atus)]. / A Via Stra[ta] / M(ille) p(assus).

«Notre Seigneur Flavius Julius Constant, le Pieux, l'Heureux, le très noble César, né pour le bien de la chose publique. A compter de la *Via Strata*: mille pas»

L'inscription, au nominatif, émane du César Constant, fils de Constantin le Grand. Elle est à dater formellement entre le 25 décembre 333 (Constant fait César) et le 9 septembre 337 (Constant reconnu Auguste), voire, dans une fourchette plus restreinte, entre 335, date à laquelle Constantin associe effectivement ses fils et ses neveux à l'exercice du pouvoir, et 337. Il est singulier – sans qu'une explication puisse être avancée – de voir le jeune César Constant intervenir dans le diocèse des Gaules, confié dès 326 environ à son frère aîné Constantin II, avec Trèves pour résidence. En charge entre autres de l'Italie, Constant agit ici en voisin.

Autre singularité de ce milliaire, le plus tardif découvert à ce jour en Suisse: le compte des milles ne s'effectue pas, comme d'habitude, à partir d'une ville ou, plus rarement, d'une frontière, mais à

Fig. 9

Le milliaire B à sa sortie de terre.
Meilenstein B bei seiner Bergung.
 Il miliario B durante il suo scavo.



Fig. 10

Relevé de l'inscription du milliaire B.
Relief der Inschrift auf Meilenstein B.
 Rilievo dell'iscrizione del miliario B.

[D N F]LA [I]V[L]IVS
 COSTANS [P FE]
 [L]IX NOBIL[IS]S[IM]
 [C]AESAR BR[PN]
 A VIA STRA[TA]
 M P





Fig. 11
Voies, milliaires, ports et pontons
romains de Suisse occidentale et du
pourtour lémanique.

*Römische Strassen, Meilensteine, Häfen
und Anlegestellen in der Westschweiz
und rund um den Genfersee.*

*Vie, pietre miliari, porti e pontili
romani della Svizzera occidentale e
dei dintorni del lago Lemano.*

- Station routière/Strassenstation/
stazione di posta
- Station routière et port avéré/Stras-
senstation mit gesichertem Hafen/
stazione di posta e porto accertato
- Station routière et port supposé/Stras-
senstation mit vermutetem Hafen/
stazione di posta e porto ipotetico
- Milliaire/Meilenstein/miliario
- ◆ Etablissement associé à un ponton/
Ansidlung mit Anlegestelle/
insediamento associato ad un pontile

partir d'une route. La *Via Strata* ici mentionnée a laissé dans la région de nombreuses traces dans la toponymie et un souvenir vivace dans la tradition populaire. Elle correspond peu ou prou à la route de l'Etraz (anciennement Vy de l'Etraz, Vy d'Etraz, ou Etraz tout court) qui traverse le vignoble de la Côte du Pays de Gex à l'Aubonne et à la Venoge. Cette voie à valeur stratégique doublait la voie romaine des bords du lac, offrant une liaison plus directe avec le cœur de l'Helvétie romaine et la frontière rhénane. Vraisemblablement antérieure à la voie littorale – la plus fréquentée en temps de paix – elle a, semble-t-il, connu un regain d'intérêt lors de périodes d'insécurité, au 3^e puis au 4^e siècle.

Dressé au bord de la voie menant, le long des rives du lac, de Nyon à Lausanne, à proximité immédiate du ponton découvert à Rolle, le milliaire de Constant signalait, au lieu même de l'intersection, l'existence d'un embranchement,

d'une bretelle reliant les deux voies romaines, en indiquant la distance les séparant. Si, en suivant la voie littorale à partir de Nyon, la bretelle permettait de gagner environ un mille par rapport au trajet montant directement de Nyon vers la *Via Strata*, son intérêt principal est à chercher ailleurs. Sa localisation à l'endroit où, entre Nyon et Lausanne, la distance entre les deux voies est la plus courte n'est pas un hasard: 1400 m seulement, soit un peu moins d'un mille romain, séparent en effet le lieu de découverte des milliaires et du ponton de la route de l'Etraz entre Tartegnin et Le Rosey. En outre, la création de cette bretelle est indissociable de sa situation à proximité immédiate d'un point de rupture de charge, matérialisé par le ponton, au point de rencontre entre la voie lacustre et la voie terrestre la plus directe en direction d'Avenches. Sur le rivage lémanique, Rolle possède en effet le site portuaire le plus proche de la *Via Strata*.

La forme classique du milliaire de Constant, plutôt rare à cette époque tardive, la qualité de la gravure et le libellé officiel du texte, avec emploi du nominatif latin, donnent à penser que la bretelle n'a été ouverte à la circulation qu'à l'époque de Constant, et sous l'autorité impériale. La période coïncide avec le déclin de la Colonie Equestre (Nyon) et le développement de Genève, désormais détachée de Vienne et promue au rang de cité (*civitas*). Idéalement placé à la sortie du Petit-Lac, en face de la pointe d'Yvoire, à l'emplacement qui sera celui du port au 18^e siècle, le port de Rolle semble dès lors être devenu un lieu de débarquement et d'embarquement pour le trafic quittant Genève à destination de la frontière rhénane, et vice versa. Denis van Berchem a jadis souligné l'importance des voies fluviales et lacustres pour l'acheminement des vivres, des armes et des troupes chargées d'assurer la défense de l'Empire. «Des flottes, écrivait-il, servaient habituellement de train aux armées romaines», et leurs marins assuraient aussi les transports par la route entre deux voies d'eau. Quel que soit le lieu de stationnement de la

Bibliographie

- E. Abetel, Ports et relations commerciales sur les cours d'eau en Helvétie, *Caesardunum* XLIII-XLIV, 2009-2010, pp. 147-178.
- D. van Berchem, *Les routes et l'histoire*, Genève, 1982, pp. 265-274.
- R. Guichon, Du nouveau sur les origines du port de *Lousonna*. La Tranchée SEL et le chantier Maison Olympique, *Archéologie vaudoise, Chroniques* 2017, pp. 54-69.
- F. Mottas, Milliaires et vestiges des voies romaines du canton de Vaud, as. 3.1980.3, pp. 154-168.
- F. Mottas, Les voies romaines en terre vaudoise, *Route et trafic* 5, mai 1982, pp. 112-115.
- F. Mottas, Le milliaire de Pré Girard à Pompaples. Un nouveau jalon sur la voie romaine Léman-Avenches, *Archéologie vaudoise, Chroniques* 2015, pp. 58-67.
- Th. Pauli-Gabi, Ein Flusshafen in Vindonissa, *JGPV*, 2002, pp. 27-36.

Remerciements

Publié avec le soutien de la Division Archéologie du canton de Vaud. La datation des bois a été réalisée par le Laboratoire Romand de Dendrochronologie (J.-P. Hurni et B. Yerly, Réf. LRD18/R7547).

Crédit des illustrations

Archeodunum, C. Henny (fig. 1, 3, 4, 5, 7); C. Henny, A. Moser (fig. 6)
Swisstopo / Archeodunum (fig. 2)
F. Mottas (fig. 8, 10)
F. Mottas / Archeodunum, A. Moser (fig. 11)

flotte des bateliers «d'Ebrudunum de Sapaudia» (*classis barcariorum Ebruduni Sapaudiae*), mentionnée dans un texte normatif de la fin du 4^e siècle, la *Notitia dignitatum* – l'hypothèse qui le situait à Yvoire est aujourd'hui abandonnée au profit d'Yverdon – il est légitime de supposer que le port de Rolle et la bretelle qui le reliait à la voie filant en direction de la frontière rhénane jouaient un rôle déjà auparavant dans ce réseau de communication.

Destins de pierres

Il reste à tenter d'éclairer les circonstances qui ont pu altérer pareillement l'aspect originel des deux milliaires, brisés l'un et l'autre, et de leurs inscriptions, presque entièrement effacées. Les concrétions calcaires apparaissant sur le milliaire A et l'usure de la surface du milliaire B plaident pour un séjour en milieu lacustre, ou du moins dans un environnement aquatique. Or il est évident que les deux monuments ont été retrouvés près de leur emplacement d'origine: la voie au bord de laquelle ils se dressaient ne pouvait guère être éloignée de plus de 20 m. Suite à une action humaine ou à un phénomène naturel d'une certaine violence, ils n'ont donc subi qu'un court déplacement pour se retrouver noyés dans le lac ou couchés sur son rivage. On peut songer à une crue subite du Langollioux qui aurait sapé ses rives, détruit les aménagements routiers et précipité les milliaires dans le lac. Une autre hypothèse, plus audacieuse, y verrait l'effet du tsunami lacustre provoqué par l'éboulement du Tauredunum (563 apr. J.-C.): si la vague, potentiellement haute d'environ 4 m à Rolle, ne semble pas avoir été à même de renverser les milliaires, elle était certainement capable d'affouiller leur soubassement. Enfin, une tentative d'embarquement des milliaires qui aurait mal tourné n'est pas à exclure.

Zusammenfassung

Anlässlich einer Baustelle unterhalb der Strasse nach Genf im Südwesten von Rolle, wurden eine Reihe von Pfählen und eine Steinschüttung freigelegt, die sich als die Überreste einer

römischen Anlegestelle herausstellten. Gemäss Dendrochronologie datiert der Bau dieser Anlage um 155 n.Chr. und dessen Reparaturen ins 3. Jh. Während es sich bei der Mole um eine Installation in Verbindung mit der nahegelegenen römischen villa von La Combe handeln dürfte, unterstreicht die Entdeckung von Fragmenten zweier römischer Meilensteine, die mit der Route entlang des Seeufers in Verbindung stehen, die Hypothese eines Umladeplatzes zwischen dem See- und Landweg. Der erste Meilenstein wird ins Jahr 201 n.Chr. datiert und der zweite, bisher jüngste Meilenstein der Schweiz, zwischen 333 und 337 n.Chr. Seine Inschrift bezeugt eine Kreuzung, die die Strasse entlang des Sees und mit dieser den Steg von Rolle mit der parallel dazu verlaufenden Strasse am Hang (Via Strata) verbindet. Diese Anlagen dürften dem Verkehr zwischen Genf und dem Rheinlimes in der Spätantike gedient haben. |

Riassunto

Durante un cantiere aperto lungo il tracciato della strada per Ginevra, a sud-ovest di Rolle, sono stati scoperti una serie di pali e di pietre che si sono rivelati appartenere ai resti di un pontile romano. La dendrocronologia ha permesso di datare la costruzione di questa struttura attorno al 155 d.C. e il suo ripristino nel III secolo. Se questo pontile può essere interpretato come un'installazione legata alla vicina villa romana di La Combe, il ritrovamento dei frammenti di due pietre miliari romane, associate alla strada che costeggiava la riva del lago, rafforza l'ipotesi, che dovesse trattarsi di un punto di trasbordo delle merci tra la via lacustre e quella terrestre. Il primo cippo è datato al 201 d.C. e il secondo, l'ultimo scoperto finora in Svizzera, tra il 333 e il 337 d.C. La sua iscrizione testimonia l'esistenza di una biforcazione che collegava la strada che costeggiava il lago, e con essa il pontile di Rolle, alla strada parallela che correva lungo il pendio della collina (Via Strata). Queste installazioni sarebbero state utilizzate per il traffico tra Ginevra e il confine con il Reno nella tarda antichità. |