



# La lettre des Amis de Montluçon

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE

Compte rendu de la séance mensuelle du 9 janvier 2015

✉ [contact@amis-de-montlucon.com](mailto:contact@amis-de-montlucon.com)  
[www.amis-de-montlucon.com](http://www.amis-de-montlucon.com)

## LE PONT ET LE MOULIN GALLO-ROMAIN DE VICHY DANS LE LAC D'ALLIER PONT DE BOIS ANTIQUE ET MOULIN HYDRAULIQUE ASSOCIÉ DÉCOUVERTES RÉCENTES DANS LE LIT DE L'ALLIER À VICHY

Une fois n'est pas coutume, après avoir voyagé du côté de Lapalisse en décembre dernier avec la conférence de Bernard Forestier, les Amis de Montluçon, pour la première séance mensuelle de l'année, ont poursuivi leur route vers le sud-est du département. En effet, ils ont accueilli Olivier Troubat qui a présenté les résultats des recherches effectuées dans la rivière Allier, au cœur même de la ville de Vichy, par son équipe de plongeurs d'archéologie subaquatique de l'Allier.

Auparavant le président a donné quelques informations sur la vie de la société, et plus particulièrement sur l'avancement des travaux de restauration des peintures à Bien-Assis.

### LE PONT DE BOIS

Les ponts antiques recensés sur l'Allier sont peu nombreux et leur découverte est assez récente. À Pont-du-Château (Puy-de-Dôme), de nombreux blocs gallo-romains – présumés issus d'un pont – ont été retirés de la rivière lors de dragages entre 1969 et 1972. À Varennes-sur-Allier (Allier), en 1991, un pont de bois a été partiellement relevé et a été daté par dendrochronologie au III<sup>e</sup> siècle. Enfin, un tout dernier a été trouvé en 2007 à Vichy. C'est, à ce jour, le pont de bois antique situé le plus au sud dans le bassin de la Loire.

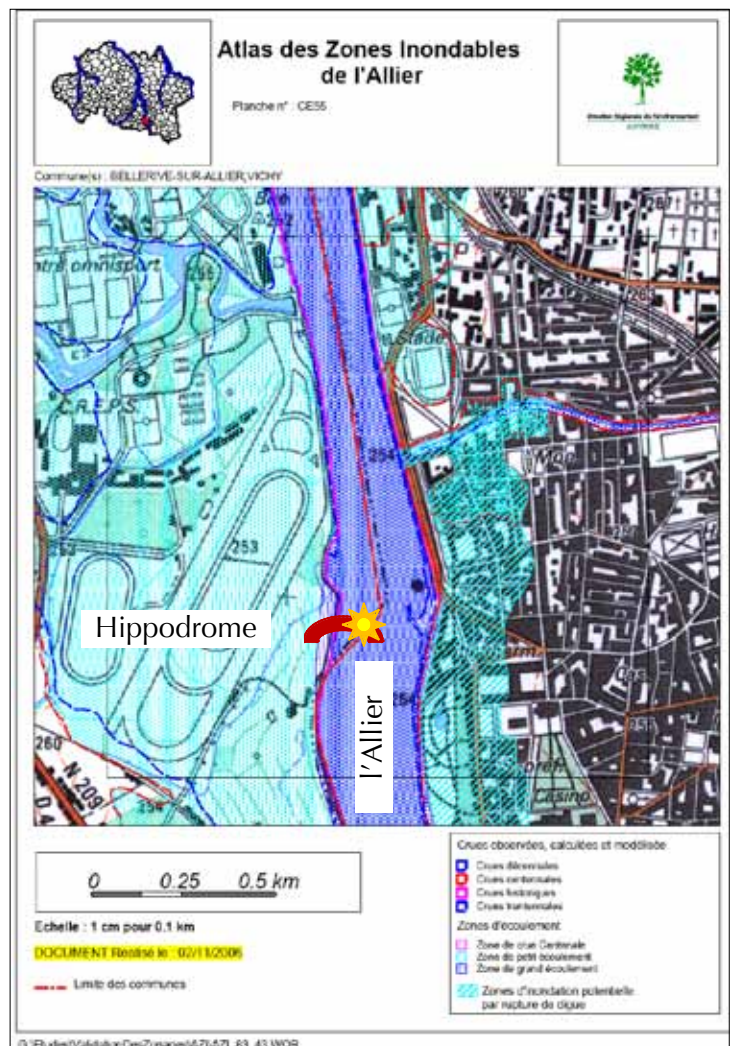
### À noter sur votre agenda...

**Vendredi 13 février 2015, 17 h 30**  
**Salle Salicis**

**Guy GOZARD** : *L'industrie montluçonnaise pendant la Grande Guerre de 1914-1918*

**Samedi 14 mars 2015, 16 h 30**  
**Salle Salicis**

**Guennola THIVOLLE-BELOT** : *La commande picturale entre Berry, Haute-Marche et Basse-Auvergne, 16<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècle*

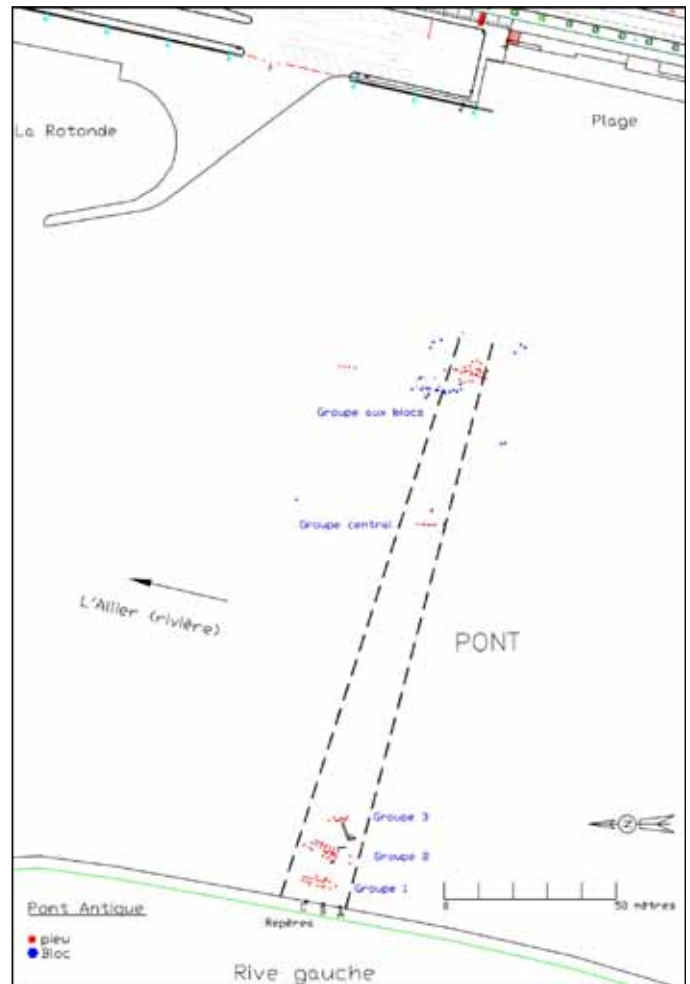


Plan de Vichy avec la rivière Allier et l'emplacement du pont découvert par les archéologues

La découverte du pont antique de Vichy a été faite en janvier 2007, à l'occasion d'une vidange du Lac d'Allier qui barre la rivière en aval de la ville. Les relevés ont été faits en 2007, 2008 et 2011, sur des périodes hivernales difficiles, de décembre à février, le plan d'eau n'ayant été vidé qu'à cette période. Les opérateurs ont dû travailler par des températures extérieures négatives et dans une eau entre 2 et 4° C.

### Sur la voie Lyon-Néris-Poitiers

Six groupes de palées, comprenant 93 pieux de chêne de 35 à 40 cm de diamètre, ont été retrouvés jusqu'à présent. Ils sont répartis sur 165 mètres, entre la rive gauche actuelle, à l'ouest, et jusqu'à 100 m de la rive droite. Le pont paraît se prolonger sous la rive gauche actuelle. Sur la partie opposée, on trouve la culée de l'ancienne rive droite. Le décalage est dû à un lit de l'Allier très fluctuant dans la zone.



Plan des relevés effectués permettant d'avoir une idée de l'ensemble de la construction du pont et de sa position par rapport aux berges actuelles de l'Allier



Photographies prises de la rive gauche de l'Allier. Au premier plan les pieux découverts

Le pont antique de Vichy a subi au moins six réparations importantes ou reconstructions, montrant une utilisation sur une longue période. Les caractéristiques de ces travaux paraissent distinguer deux séries différentes de construction, laissant penser à deux phases séparées par un abandon provisoire. Il pourrait correspondre à un changement de lit vers l'ouest, où se situe le lit majeur et qui est toujours en zone inondable, sous l'hippodrome. Le pont est de grandes dimensions, également en largeur, puisque quelques alignements de palées avoisinent les 6 mètres – autorisant donc un trafic de chariots à double sens – et qu'un système de contrefiches a été nécessaire pour renforcer un ouvrage apparemment majeur. Il se situe, il est vrai, à l'entrée de la ville gallo-romaine de Vichy, et sur l'axe antique important Lyon-Poitiers, qui rejoint également Néris et Montluçon.

### Un des ponts de la Guerre des Gaules ?

Un des pieux, rive gauche, a été daté au C14 entre 0 et 180 après J.-C. Le prélèvement a été fait sur une travée bien constituée qui appartient apparemment à un état intermédiaire, et non sur une des travées plus anciennes. D'autres datations seront réalisées dans l'avenir pour connaître l'antériorité éventuelle de cet ouvrage, d'autant que sa situation pourrait correspondre à celle d'un pont décrit dans la Guerre des Gaules.



Sur l'ancienne autre rive, les datations ont donné des fourchettes entre 80 et 340 après J.-C. Elles nous apprennent que le pont était toujours utilisé à la fin du III<sup>e</sup> siècle, et peut-être même – en probabilité toutefois faible – au début du IV<sup>e</sup> siècle.

On estime généralement qu'un pont de bois a une durée de vie d'environ 50 ans. Ce n'est donc pas étonnant d'observer sur ce pont un minimum de six reconstructions, avec au milieu une phase intermédiaire d'abandon, peut-être un déplacement du lit vers l'ouest, dans l'espace du lit majeur, en direction de l'hippodrome. Les datations des deux rives sont cohérentes avec ces durées d'utilisation (discontinues ?) du pont sur au moins trois siècles, du 1<sup>er</sup> au III<sup>e</sup>, à minima, avec débordements possibles sur le 1<sup>er</sup> siècle avant J.-C. et le IV<sup>e</sup> siècle après J.-C.

## LE MOULIN HYDRAULIQUE

Un sondage a pu être réalisé à l'occasion d'une vidange provisoire du plan d'eau, en 2008, puis un complément d'étude a été mené sur le site en 2011.

Vingt-neuf pieux ont pu être relevés dans le groupe de l'ancienne culée de la rive droite, aujourd'hui au milieu du Lac d'Allier. Plusieurs travées similaires au reste du pont peuvent être reconstituées. Toutefois, d'autres bois sont plantés d'une façon difficile à comprendre pour le pont, notamment deux d'entre eux perpendiculaires au courant. Quatre pieux trouvés à l'écart au nord du sondage pourraient appartenir à un autre aménagement. Cela a permis de considérer à part un certain nombre de bois qui appartenaient seulement au moulin. Ce dernier étant bâti sur la culée du pont, d'autres bois peuvent appartenir aux deux ouvrages.

### Un ouvrage monumental

En aval du pont, des blocs taillés parallélépipédiques de grande taille et plusieurs meules ou fragments de meules ont été relevés, en deux groupes distincts. A l'ouest, plusieurs blocs sont percés de cavités « techniques ». Deux d'entre eux portent encore chacun huit cavités identiques, ménagées symétriquement par quatre sur deux faces opposées. Il pourrait s'agir de supports de calage pour des bois. Les exemples trouvés par ailleurs laissent penser aux supports de l'axe vertical d'un objet en mouvement. Une ou des roues à aubes ou à augets, ou des rouets, pourraient peut-être être envisagés.



Blocs techniques de supports des roues d'entraînement hydrauliques

Onze meules, fragments de meules et pièces de basalte sont présents sur le site, dans une zone réduite. Une « meule dormante » et une « meule courante » ont été reconstituées, avec un diamètre de 0,87 m de diamètre et un poids d'origine estimé à 300 kg. Une meule non terminée se trouve également à l'écart avec d'autres blocs constituant une annexe du moulin, probablement un atelier de rive. À la zone principale des meules et à la zone de la meule isolée correspondent deux zones de concentrations importantes de tuiles à rebord, distinguant bien deux bâtiments principaux.



Ébauche de meule en préparation dans « l'atelier de rive » du moulin

La chambre de meunerie peut ainsi être située, directement à l'est des blocs techniques à orifices qui devaient soutenir les roues hydrauliques. La présence des tours de meules et de la toiture qui les couvrait, à 5 mètres en aval, peut illustrer l'écroulement de cette chambre, qui se trouvait au sec, en hauteur au-dessus des eaux. Comme souvent pour les moulins, la destruction a été violente, apparemment par crue, comme le montrent les pièces importantes qui, bien que représentant une valeur pour le meunier, n'ont cependant pas été récupérées, sans doute parce qu'elles se sont trouvées alors trop enfouies.

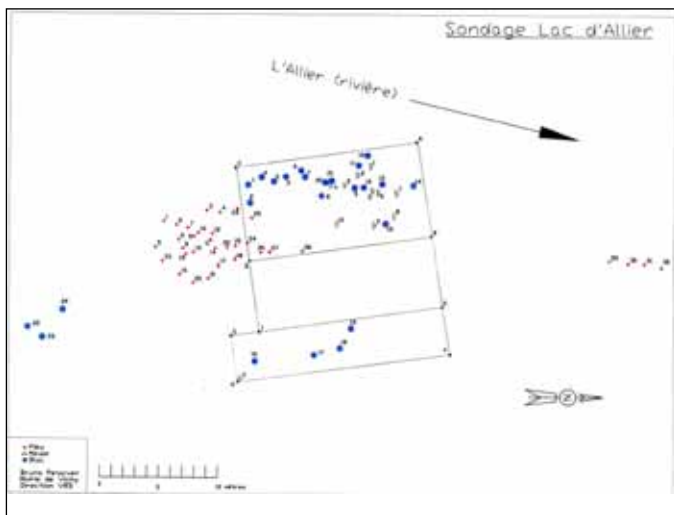
Les vestiges du moulin montrent ainsi une construction sur de massifs pilotis de 35 cm de diamètre, sur une dizaine de mètres de longueur et 6 à 7 mètres de large, en bois et pierre, et solidement couverte d'une toiture de tuiles. La construction est faite sur culée, profitant de l'accélération du courant au débouché d'un pont de bois. Le pont et son moulin se situent devant la ville antique de Vichy, sur l'important axe Lyon-Poitiers. Le soin apparent des matériaux du moulin montre un choix esthétique, sans doute lié à son emplacement particulier.

Les deux bâtiments de la meunerie étaient couverts d'une toiture en *tegulae/imbrice*, dont les fragments très denses ont été retrouvés à l'emplacement des deux bâtiments. Ces fragments, fabriqués avec une pâte et des épaisseurs semblables, montrent une unité réelle de couverture, qui pourrait témoigner d'un

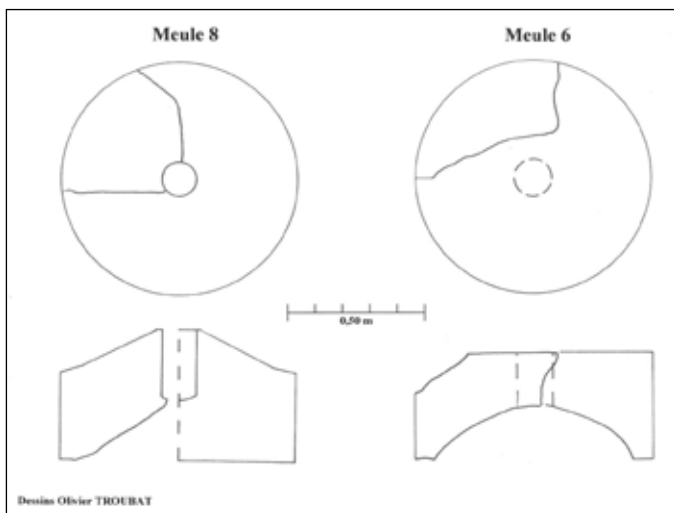
usage à une seule époque et sans réparation. Cette homogénéité se retrouve également dans les datations radiocarbone réalisées.

### Un défi technique antique contrarié par l'Allier

Des datations au radiocarbone C14 ont été effectuées permettant de dater la construction du moulin dans la fourchette de 130-250 après J.-C. Cela est cohérent avec les trois autres ouvrages de même type trouvés par ailleurs. Celui de Chesters Bridge (Angleterre) serait du III<sup>e</sup> siècle (datation peu sûre), celui de Willowford (Angleterre) est fixé à un pont des fortifications du mur d'Hadrien (fortifications utilisées du II<sup>e</sup> au V<sup>e</sup> siècle). Celui de Chemtou (Tunisie) est de la fin du III<sup>e</sup> au début du IV<sup>e</sup> siècle. Le moulin de Vichy est légèrement antérieur à ces trois exemples. Son originalité, outre qu'il s'agisse d'un moulin pendu, est la technique inédite, en moulin hydraulique, de la meule dormante non transpercée. Cette caractéristique témoigne peut-être d'un dispositif d'entraînement par le haut, mis en place, vraisemblablement, en raison des fortes variations de hauteur de la rivière.



Relevé du groupe aux blocs. Rouge : pieux du pont et du moulin. Bleu : blocs. Gris : meules.



Reconstitution de meules à partir des blocs retrouvés dans l'Allier

Chronologiquement, il est possible de dire que le pont existait depuis longtemps – au moins un siècle – avant la construction du moulin. Celui-ci, apparemment, a eu une vie courte avant une crue destructrice qui a endommagé aussi le pont. Ce dernier a pu être reconstruit et perdurer sans le moulin.

L'originalité de ce moulin réside dans sa situation, pour l'instant unique, en bordure d'une rivière importante, le lit mineur de l'Allier à Vichy faisant 260 m de large. Toutefois, le régime hydraulique de cette rivière – avec des variations de hauteur d'eau de plus de trois mètres d'amplitude – rend ce type d'ouvrage inadapté au site. L'expérience des périodes postérieures ne montre pas de moulins construits directement dans le lit de cette rivière, sur le bas Allier, sinon des constructions provisoires, dans les périodes de sécheresse, promises à la destruction à la première crue. À Vichy, les moulins se concentrent sur la vallée du Sichon, un affluent de l'Allier, bien alimenté en eau par la Montagne Bourbonnaise. La carte de Cassini du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle en montre ainsi 11, à la queue leu-leu, tous les 200 m en moyenne, sur le Sichon. Par contre, sur l'Allier, il n'y a pas de moulins fixes aux périodes récentes, et aucun n'est documenté aux périodes plus anciennes, depuis Pont-du-Château (Puy-de-Dôme, 50 km en amont) jusqu'à sa confluence avec la Loire.



Fragment de meules retrouvé lors des fouilles

Il se pourrait aussi que le moulin antique de Vichy ait été construit dans une période de manque d'eau. Mais, de même que les exemples documentés, son usage a été court et sans réparation importante, comme le montrent l'homogénéité des matériaux et des datations au carbone C14. Il a été détruit par une crue violente, signalée par le sens des écroulements et la conservation de pièces d'architecture de valeur, ensevelies et non récupérées.

Olivier Troubat