

Mots-clés : passage rivière (diachronique), ponts (Moyen Âge à Époque moderne), navigation fluviale (Époques moderne et contemporaine)

**PONTS MEDIEVAUX A MODERNES DANS LE LIT DE L'ALLIER A MOULINS
ENDIGUEMENTS ET ELEMENTS DE NAVIGATION MODERNES A CONTEMPORAINS
Communes de Moulins, Neuvy, Avermes (Allier)**

Opération archéologique n° 03-8784. Autorisation du 2 juin 2020

Prospection

La prospection subaquatique du lit de l'Allier s'est déroulée en aval du pont de Moulins, sur les communes de Moulins, Neuvy et Avermes. Les crues importantes, en particulier à la mi-juin 2020, ont modifié d'une façon importante la topographie de la rivière, bancs, îles et chenaux.

Le caractère dangereux des rives de l'Allier est illustré par la cartographie du Plan de Prévention et Risques d'Inondation de l'agglomération moulinoise. On constate une zone de risque très large en amont de Moulins, jusqu'à l'arrivée de la rivière entre Bressolles et Moulins, où le lit devient plus étroit. L'Allier passe devant la ville dans une zone un peu moins large. Le lit s'élargit de nouveau en quittant Moulins pour Avermes et Neuvy. Le resserrement constaté à Moulins constitue un des rares endroits propices pour s'implanter auprès d'un Allier difficile tant à côtoyer qu'à franchir.

La prospection en aval de la ville n'a montré aucun vestige fixé. Seuls des éléments des ponts de Moulins, charriés par le courant, ont été repérés hors contexte. L'Allier, dans cette partie, a un cours extrêmement changeant, avec des variations de lit très importantes d'année en année et des phénomènes de courants et de contre-courants violents et dangereux. Ces zones sont peu propices à des établissements humains. On remarque, du reste, que les rives sont toujours désertes, tant en villages, qu'en simples hameaux ou fermes.

Le passage de l'Allier à Moulins

Si les résultats de l'opération reculent au XIII-XIVe, la preuve du passage de l'Allier sur la zone bien définie dans le cours actuel de la rivière, celle-ci n'a pas montré de témoignage de passage pour l'Antiquité et jusqu'au début du Moyen Âge classique. Toutefois des observations peuvent être faites en dehors du lit actuel.

En effet, plusieurs paléo-chenaux persistent, qui sont autant d'anciens franchissements possibles. A l'est, du côté de la ville, deux importants existent, jusqu'aux fossés du château et dans le quartier des Mariniers. Cette zone est fixée et urbanisée, d'après l'iconographie disponible, dès avant le milieu XVe.

A l'ouest, un autre chenal est particulièrement important. Appelé dans les archives le chenal Chinard, il était franchi par un ou des ponts à plusieurs périodes. Les archives, dès 1408 et après, parlent de ponts au pluriel, cas assez habituel, les passages de rivière passant couramment en chaussées sur les îles et en ponts parfois successifs sur les chenaux. Le dispositif de franchissement de l'Allier est ainsi plus important qu'envisagé au départ. Il semble qu'un carrefour notable se soit fixé à une époque non connue au débouché du pont Chinard, au lieu-dit la Croix de Fer. Une voie antique venant du nord y aboutit et les routes principales de l'ouest de Limoges et de Bourges se rejoignent à ce carrefour.

Ponts du Moyen Âge à l'époque moderne

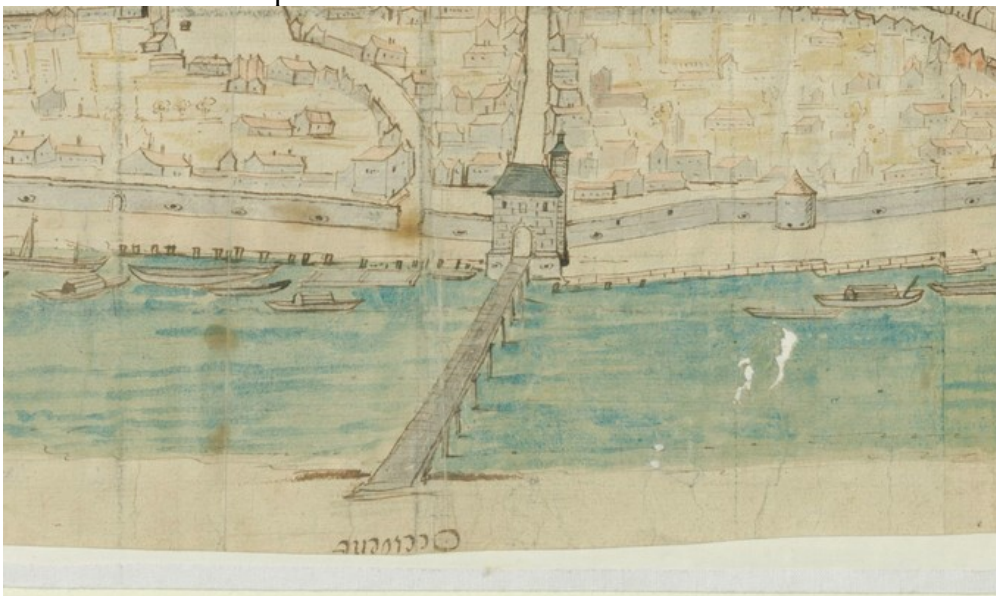
Une crue violente juste avant le démarrage de l'opération et le positionnement fortuit d'embâcles ont dégagé un secteur comprenant, une pile de pont en pierre et de nombreux pieux en aval du pont de Moulins. Les datations des ponts découverts montrent plusieurs constructions et reconstructions sur l'existant depuis le XIII-XIVe siècle jusqu'au début du XVIIIe siècle, confirmant le passage pérenne de l'Allier sur ce secteur, dans des alignements cohérents les uns par rapport aux autres. Côté ville, à l'est, la rue dite du Pont Ginguet correspond à l'entrée de la ville de Moulins, semble-t-il déjà aux XIII-XIVe. Le témoignage qui inclut possiblement le XIIIe siècle est intéressant, car il correspond à l'installation des Bourbon à Moulins et à la montée en puissance de la nouvelle capitale du Bourbonnais. A noter, que les sires de Bourbon font construire à la même période, le pont de Montluçon, dans la deuxième ville de leur baronnie.

Des ponts de bois au moins depuis le XIII-XIVe, puis de pierre ou de bois à partir de 1499, sont régulièrement reconstruits, mais sont détruits par l'Allier. Le doublement de la largeur du lit à l'occasion de la construction du pont Regemortes, montre que le secteur découvert correspond à l'ancienne rive gauche de la rivière. Les éléments de la dernière phase du pont en pierre semblent se rattacher aux dernières reconstructions du XVIIe siècle, avant que le choix ne soit fait de reconstruire le pont en bois sur les piles encore debout. Si c'est bien le cas, la zone de blocs écroulée relevée à l'ouest pourrait correspondre à la culée de la rive gauche, séparée par un étroit chenal de la première pile, qui pourrait être celle encore en place. En aval immédiat, un ouvrage complémentaire en cours de dégagement par la rivière, pourrait correspondre à une protection de rive XVII-XVIIIe siècles.

Enfin, les restes du pont Mansart, construit en 1705 et détruit en 1710, réputés avoir été entièrement détruits sont encore repérables en aval immédiat du pont Regemortes, qui clôt la succession des ponts de Moulins avec sa construction entre 1753 et 1763 et qui est toujours en usage.

Pièces liées à la navigation

Des fers de bâton de marinier, un lingot métallique de 100 kg perdu lors de la remontée de l'Allier, une ancre montrent le passage difficile pour les bateliers du pont ou celui d'un endiguement construit dans la première moitié du XIXe. Des pertes de cargaison isolées ont été repérées et un chargement important localisé de briques pourrait être une perte de cargaison ou un indice d'épave.



BNF-Gallica. Pont de Moulins vers 1600-1650