Mots-clés : Structures de pieux (Moyen Âge), navigation, port, péage fluviaux.

SONDAGE SUR DES BOIS EN RIVE D'ALLIER – XIIIe SIECLE
Commune de Mariol (Allier)

Opération archéologique n° 06-9409. Autorisation DRAC/SRA Auvergne-Rhône-Alpes du 26 septembre 2023

Le site était en terre ferme en 1985. Vers 1993, la rivière a rouvert un chenal qui a dégagé les pieux. Depuis, celui-ci s'est fermé et il se trouve à présent dans un bras mort de l'Allier en phase d'envasement. Le dispositif comportait 15 pieux lors de son signalement en 2016. En 2023, il n'en compte plus que 9, illustrant la fragilité de ces bois découverts par les eaux qui disparaissent en quelques années. Les bois sont issus de la ripisylve locale, ronds et non taillés, avec un diamètre moyen de 11 cm. Ils sont sommairement alignés tous les 1.00 m nord-ouest/sud-est sur une longueur restante de 7.75 m, formant deux lignes irrégulièrement écartées l'une de l'autre de 1.50 m au plus étroit à 2.75 m au plus large. Une datation C14 donne une fourchette bien ciblée à 2 sigma entre 1222-1300 après J.-C.

Site de Mariol – Les Jarraux.

La vallée était autrefois parcourue par un réseau de tresses fluviales sur une largeur de 850 m et le paysage, jusqu'à l'époque contemporaine, était parsemé d'îles, parfois exploitées. Dans les premiers documents cartographiques disponibles au XVIIe siècle, figure un port des Jarraux et un passage de la rivière. Les ports de l'Allier sont généralement des ouvrages modestes, en raison des changements fréquents de l'emplacement du lit de la rivière. Un passage par bac a perduré jusqu'au XIXe siècle. Enfin, très localement, au Moyen Âge, le sire de Busset a des droits de péage sur les bateaux circulant sur l'Allier, à Saint-Yorre qui est immédiatement riverain.

Il est difficile de trancher sur l'usage de cet ouvrage. Il pourrait être destiné à un franchissement modeste au regard de la section des pieux, des bois blancs non travaillés de bord de rivière et des alignements peu soignés. Ce type de passerelle existe dans les zones de tresses et d'îles fluviales et peut avoir un usage purement domestique, comme un accès à des parcelles agricoles. Sa fragilité ne permet toutefois que le passage par homme.

Au regard de l'existence possible d'une zone de rupture de charge signalée par une carte de 1692 et existant encore au XIXe siècle, ce pourrait aussi être un appontement d'accès à un possible port, ou destiné à l'abordage d'un bac ou de bateaux comme point de perception de péages, cette zone en montrant plusieurs mouvants dans les environs immédiats dès les premiers disponibles au XIVe siècle. La longueur restante et l'écart faible des pieux ne permet l'implantation d'une telle structure en eau courante et n'y est surtout pas nécessaire. L'abordage habituel peut se faire normalement sur une berge suffisamment abrupte pour l'accès des bateaux. Le tirant d'eau des bateaux de Loire étant de 80 cm chargés, il semble que la berge ait été en pente trop douce par rapport à la rive – sans doute dans un recul, nom donné à un bras de rivière accessible par l'aval, mais en partie colmaté en amont - et qu'il ait été nécessaire d'avancer l'appontement jusqu'à une zone plus profonde.

Olivier TROUBA