



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Bourgogne-Franche-Comté | 2000

---

# Chalon-sur-Saône – Le pont Saint-Laurent

Fouille programmée (2000)

Louis Bonnamour

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43802>

ISSN : 2114-0502

### Éditeur

Ministère de la Culture

### Référence électronique

Louis Bonnamour, « Chalon-sur-Saône – Le pont Saint-Laurent » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Bourgogne-Franche-Comté, mis en ligne le 28 décembre 2020, consulté le 28 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43802>

---

Ce document a été généré automatiquement le 28 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

---

# Chalon-sur-Saône – Le pont Saint-Laurent

Fouille programmée (2000)

Louis Bonnamour

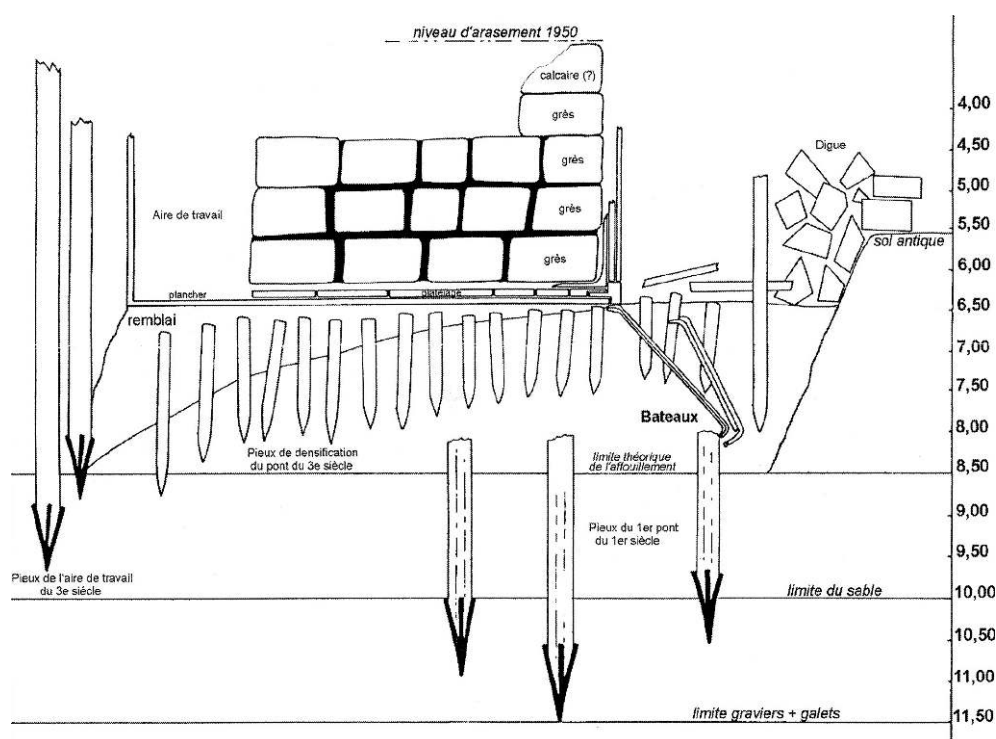
---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

- 1 Depuis 1994, sept campagnes totalisant seize mois de travail subaquatique, avec une équipe de quatre à cinq plongeurs, ont été consacrées à l'étude de la pile centrale du seul pont romain actuellement connu sur la Saône (fig. 1). Deux bateaux de transport, longs d'une quinzaine de mètres et datés par leur chargement du milieu du I<sup>er</sup> s. de n. è., ont en outre été découverts coulés contre l'avant-bec de la pile. Leur étude a pu être menée à bien au cours des deux dernières campagnes.

Fig. 1 – Coupe longitudinale schématique de la pile n° 3 du grand pont de la Saône



De l'avant-bec à la partie aval de la crèche.

- 2 Dix pieux restés en place ainsi que plusieurs autres pieux et pièces de charpente appartenant à la pile d'un premier pont de bois ont été dégagés. La dendrochronologie permet de dater cet ouvrage de 16 av. n. è., plusieurs dizaines d'années donc, avant la création de la ville de *Cabillonnum*.
- 3 Trois des pieux de ce premier pont de Chalon ont pu être extraits. Enfoncés à refus jusqu'à un niveau de gros graviers ils sont munis de sabots métalliques d'une longueur de 0,90 m à 1,05 m et leur pointe se situe à une profondeur de 10,50 m à 11,50 m sous le niveau d'eau actuel. Ces pieux sont identiques à ceux observés par L. Armand-Calliat dans les années 1950, considérés alors comme provenant des fondations du pont à piles de pierre.
- 4 Il est possible qu'un second pont de bois, implanté immédiatement à l'amont ou à l'aval du précédent, ait remplacé le premier pont à l'extrême fin du 1<sup>er</sup> s. de n. è. Il est également possible que l'on se soit alors contenté d'importants travaux de réparation de l'ouvrage existant. Seule l'extension de nos décapages aurait pu permettre de répondre à cette question.
- 5 Il faut attendre le début du III<sup>e</sup> s., sans doute l'année 220, pour qu'un nouveau pont, à piles de pierre, vienne remplacer le pont en bois. La pile centrale sur laquelle ont porté nos efforts se trouve immédiatement superposée à la pile du premier pont de bois. La présence, à l'emplacement de la pile, d'un important affouillement occasionné par les pieux du premier pont, a contraint les bâtisseurs à utiliser une procédure complexe : construction d'une digue, assèchement à l'aide de pompes, mise en place d'un remblai densifié à l'aide d'un semis de pieux courts, aplanissement du remblai, destruction partielle de la digue, construction sur la berge puis acheminement par flottage d'un caisson étanche, mise en place du caisson à l'emplacement de la pile, construction des

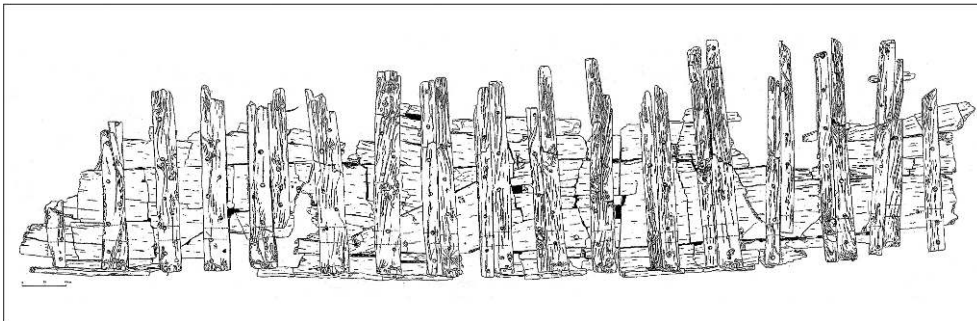
quatre ou cinq premières assises. Lorsque l'élévation de la pile a dépassé le niveau d'étiage antique, on a procédé à la destruction partielle du caisson et à son remplacement, à l'arrière de la pile, par une enceinte de pieux remplie d'enrochements. En surélévation au-dessus du niveau de l'eau, cette assise de travail a permis d'installer un engin de levage destiné à monter les blocs, amenés par bateaux, jusqu'aux niveaux de travail.

- 6 Les blocs de grès, en grand appareil, comme la plupart des bois utilisés pour la construction à l'exception de ceux du caisson, correspondent à des matériaux de rempli. Un levé quasi complet des trois premières assises de la pile avec disposition des blocs et positionnement des crampons d'assemblage a été réalisé. Le dégagement et l'extraction des bateaux nous a en effet contraints à procéder au démontage partiel de la pile.
- 7 Découverts de chant au fond de l'affouillement à l'avant-bec de la pile, les deux bateaux chargés se sont visiblement fracassés contre ce dernier avant de sombrer. Longs de plus de 15 m, ces bateaux à fond plat correspondent à des chalands de transport.

#### Le bateau dit « monoxyle-assemblé »

- 8 Conservé sur une longueur de 8,70 m, ce bateau est très incomplet. Seule la partie médiane du fond nous est parvenue. La proue, la poupe ainsi que les bordés, ont été totalement détruits (fig. 2).

Fig. 2 – Plan du bateau « monoxyle-assemblé »



- 9 Large de 2,10 m, le fond, plat, est constitué de planches de chêne dont l'épaisseur atteint 5 cm pour une largeur pouvant aller jusqu'à 80 cm.
- 10 Vingt-six renforts transversaux ou membrures, également en chêne, isolés ou groupés par deux, étaient en place au moment de la découverte. Largés de 20 à 26 cm, pour une épaisseur de 6 à 7 cm, ils étaient fixés à l'aide de clous forgés. Ils sont taillés dans des pièces de bois de section quadrangulaire et non dans des départs de branches comme c'est ordinairement le cas. Leur élévation le long du bordé est de ce fait très faible. Ce dernier devait se limiter à une seule planche sauf si, comme dans le cas du second bateau, une planche supplémentaire ou argue était clouée extérieurement contre le bordé.
- 11 Une particularité de ce bateau est de présenter un raccord entre le fond et le bordé taillé dans la masse ou monoxyle.

### Le bateau dit « monoxyle-étendu »

- 12 Il a été dégagé sur une longueur de 15,46 m. Seule la proue coincée sous des blocs de rocher n'a pu être extraite. Ses caractéristiques sont les suivantes : environ 16 m de longueur, 1,62 m de largeur, 0,72 m de hauteur maximale et 8 cm d'épaisseur du fond en chêne.
- 13 Trente-huit pièces de renforts ou membrures, disposées isolément ou par deux, sont fixées à l'aide de clous. Les membrures en chêne d'une largeur de 7,5 à 22 cm ont des dimensions très semblables à celles du monoxyle-assemblé.
- 14 Le fond du bateau est plat, la jonction entre le fond et le bordé, arrondie. Une pièce de sapin, de section carrée, ou lisse de plat-bord, est clouée sur le bordé et une planche verticale, en sapin également, large de 64 cm, est clouée contre le bordé et contre la lisse de plat-bord afin de surélever le bord du bateau.
- 15 Au tiers avant du bateau, on note la présence d'une membrure présentant un évidement et destinée à servir de pièce d'implanture pour un petit mât de halage. L'arrière ainsi que la partie centrale du bateau sont taillés dans un seul tronc de chêne sur une longueur de 12,15 m. La proue en revanche a été rapportée. Plusieurs planches assemblées à mi-bois et clouées ont été utilisées pour ce faire. C'est pourquoi ce bateau monoxyle a été qualifié de « monoxyle-étendu » (ou rallongé), aucun terme en usage à ce jour ne permettant de le décrire.
- 16 L'originalité des bateaux de Chalon réside dans leur mode de calfatage, ou plus exactement de lutage, c'est-à-dire dans la manière de réaliser les joints d'étanchéité entre les planches. On n'a pas eu recours ici à des fibres végétales, et notamment à de la mousse comme c'est le cas en Suisse et comme ce sera le cas sur la Saône à partir de l'époque médiévale. Les joints sont obtenus à l'aide de bourrelets de tissu enduits de poix, serrés entre les planches lors de la mise en place de ces dernières. Il s'agit là d'une technique que l'on retrouve dans la vallée du Rhône à Lyon et à Arles et qui est indubitablement d'origine méditerranéenne.
- 17 Après étude par C. Lonchambon, en surface pour le premier, sous l'eau pour le second, ces deux bateaux ont été réenfouis sur le site. Le prélèvement de sable, à l'amont immédiat de la pile afin d'assurer une meilleure protection aux bateaux, a, dans les derniers jours de l'opération, amené la découverte fortuite d'une pêcherie médiévale avec ancrs et poids de filets en pierre, pieux en bois blanc, pan de clayonnage effondré et nasses en osier...

---

## INDEX

**lieux** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtWHH6M7PQ5w>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrty2LeOmGQVx>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtiUkQI5zUlW>

**Année de l'opération** : 2000

**nature** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtLh0HBfem1I>

**chronologie** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxT02uJOogm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtof7EHNS2e>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtZTmusVUU24>

## AUTEURS

**LOUIS BONNAMOUR**

Musée Denon