



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Auvergne-Rhône-Alpes | 2021

Ceyssat – L’agglomération antique du col de Ceyssat

Prospection thématique (2021)

Frédéric Trément



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/128119>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Frédéric Trément, « Ceyssat – L’agglomération antique du col de Ceyssat » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Auvergne-Rhône-Alpes, mis en ligne le 15 novembre 2022, consulté le 24 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/128119>

Ce document a été généré automatiquement le 24 novembre 2022.

Tous droits réservés

Ceyssat – L'agglomération antique du col de Ceyssat

Prospection thématique (2021)

Frédéric Trément

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Université Clermont Auvergne

Trément F. 2021 : *L'agglomération antique du col de Ceyssat (Puy-de-Dôme). Sondages sur la voie d'Agrippa et le relais routier occidental, rapport de prospection thématique, opération archéologique n° 03-8984, commune de Ceyssat, Clermont-Ferrand, université Clermont Auvergne.*

Contexte des recherches

- 1 Les recherches archéologiques conduites au col de Ceyssat entre 1999 et 2003 ont mis au jour une agglomération antique à l'endroit où la voie romaine reliant Lyon et Saintes par *Augustonemetum* franchissait la chaîne des Puys (Trément 2003 ; Trément 2013). Implantée à une altitude comprise entre 1 000 et 1 150 m NGF, cette agglomération centrée sur le col s'étendait sur une superficie d'une quinzaine d'hectares minimum, sur le flanc méridional du puy de Dôme.
- 2 Quatre secteurs bien distincts du point de vue topographique et fonctionnel ont été identifiés :
 - Au nord (zone 1), un complexe culturel implanté sur le sommet et sur les versants du puy Redon, terrassés à cet effet. L'occupation de ce secteur s'étend du début du 1^{er} s. au milieu du III^e, s. et ne dépasse pas les années 260. L'aménagement de ce secteur semble avoir été précédé par une première phase d'occupation à La Tène finale, caractérisée notamment par une palissade forte à poteaux de bois, soutenant peut-être déjà un système de terrasses.

- Au niveau du col (zone 2), une probable station routière, vraisemblablement associée à un atelier de fabrication de meules en basalte, et peut-être de coffres cinéraires (voire de stèles funéraires) en trachyte ;
 - Au sud du col (zone 3), une nécropole, qui a livré notamment une stèle funéraire, des coffres cinéraires et un bûcher en fosse monumental daté du milieu du II^e s. (le plus grand connu à ce jour dans le monde romain) ;
 - Enfin, en contrebas à l'ouest (zone 4), une série de bâtiments alignés le long de la voie d'Agrippa et interprétés comme des structures d'accueil pour les voyageurs.
- 3 Le site est interprété comme une agglomération routière et culturelle liée au franchissement de la chaîne des Puys par la voie d'Agrippa et à la desserte du temple de Mercure sommital, dont il constituait les *hospitalia*.

Rappel des opérations réalisées dans le cadre de la prospection thématique 2020

- 4 L'année 2020 a vu la reprise des opérations archéologiques sur le site (Trément 2020).

Relevé LiDAR à haute résolution

- 5 Une couverture LiDAR réalisée en avril 2020 au moyen d'un drone (LiDAR-IAT) a couvert l'ensemble du site et de ses accès, soit 64 ha. Elle a permis d'améliorer la résolution et la précision verticale par rapport au LidArverne de 2011, et de produire un Modèle Numérique de Terrain autorisant la production de coupes topographiques détaillées à n'importe quel endroit du site. Ce MNT fournit un référentiel parfaitement adapté à la programmation des recherches à venir (prospections au sol, prospections géophysiques, sondages, fouilles), à leur modélisation et à leur visualisation en 3D.

Topographie

- 6 Dans ce contexte de boisement dense et de relief accidenté, les relevés topographiques ne peuvent être réalisés au moyen d'un GPS différentiel. Ils nécessitent des opérations topométriques complexes, qui peuvent s'appuyer sur les 40 stations implantées en 2002-2003, auxquelles deux nouvelles stations ont été ajoutées dans le secteur ouest (zone 4) en 2020. Ce maillage permet d'effectuer les relevés avec une précision millimétrique et de calibrer les données du LidArverne et du LiDAR-IAT.

Prospection géophysique

- 7 Une prospection par géoradar a été lancée sur le secteur occidental de l'agglomération (zone 4) en vue de localiser précisément le tracé de la voie d'Agrippa, de mieux caractériser les bâtiments gallo-romains connus et d'en identifier d'autres éventuels qui ne seraient pas visibles dans la topographie actuelle. La densité du couvert forestier et l'absence d'entretien de la forêt nous ont contraints à espacer les profils de 15 m en moyenne, ce qui ne permet pas d'obtenir des plans des bâtiments, mais donne une idée de l'extension des zones bâties au nord de la voie romaine.

Système d'information géographique

- 8 Un SIG a été mis en place sur QGIS pour intégrer la totalité des données disponibles sur l'ensemble du site : MNT, prospections, découvertes isolées, structures, sondages, coupes, données topographiques, géophysiques et LiDAR.

Études de mobilier

- 9 Plusieurs études spécialisées ont été réalisées au cours de l'année 2020 sur le mobilier issu des fouilles 1999-2003 : mobilier métallique/*instrumentum*, amphores, monnaies, meules et enduits peints.

Opérations réalisées dans le cadre de la prospection thématique 2021

- 10 L'objectif principal des opérations conduites en 2021 était de poursuivre la reconnaissance de la voie d'Agrippa sur le versant occidental du col au moyen de sondages régulièrement espacés, une attention particulière étant portée au système de cavée à profil en S, repéré en 2000 et considéré comme un aménagement destiné à permettre le franchissement du col selon une pente régulière. Il s'agissait également de mieux caractériser les bâtiments repérés le long de la voie, et de voir s'ils appartiennent à un ensemble plus vaste, potentiellement organisé sur le modèle des « villages-rue ».
- 11 Trois sondages perpendiculaires au tracé de la cavée ont permis de recouper celle-ci dans sa partie haute (S5), médiane (S4) et basse (S3). Plus à l'ouest, un sondage (S2) a recoupé la voie ainsi qu'un des bâtiments qui la bordent au nord. Un dernier sondage (S6) a recoupé la voie à l'extrémité occidentale de l'agglomération. Une minipelle mécanique a été utilisée pour dégager la couche d'humus dans les cinq sondages, ainsi que le niveau d'effondrement du sondage S5. Il est à noter que, durant les deux mois de fouilles, la météorologie a été presque continûment défavorable (froid, pluies orageuses, brouillard).

Sondage S1

- 12 Pour rappel, le sondage S1 est le seul qui ait été ouvert dans ce secteur avant la reprise des investigations au col de Ceyssat en 2020 (Trément 2003). Long de 30,30 m et large de 0,90 m, il avait recoupé, en 2003, l'un des bâtiments bordant la voie romaine ainsi que l'ensemble des aménagements liés à cette dernière (chaussée, fossés). Il a apporté de précieuses informations sur la construction de la voie et sa datation (deux états), sur le bâtiment (interprété comme une auberge) et le paléoenvironnement (épisode érosif marqué dans la seconde moitié du II^e s. ou la première moitié du III^e s.).

Sondage S2

- 13 Le sondage S2, ouvert en mai 2021 à environ 70 m à l'est de S1, avait le même objectif : recouper, dater et caractériser la voie romaine ainsi qu'un autre bâtiment la bordant au nord. Long de 19,60 m et large de 1,50 m, il a permis de reconnaître deux états bien distincts de la voie : l'un contemporain du bâtiment, l'autre postérieur à son abandon. Le bâtiment, quant à lui, semble présenter une large ouverture en façade. Il pourrait s'agir d'une cour entourée d'un portique. Des analyses biomoléculaires sur des échantillons prélevés dans les niveaux de sol, apparemment très organiques, ont permis de détecter la présence de chevaux, confirmant l'hypothèse selon laquelle cet espace aurait accueilli des montures et/ou des véhicules à traction animale.

Sondage S3

- 14 Le sondage S3 a été implanté à 150 m à l'est de S2. Long de 24,80 m et large de 1,30 m, il recoupe la partie basse de la cavée, dans sa partie la plus large, à son extrémité occidentale. La fouille a mis au jour un empierrement continu sur toute la largeur de la cavée. La moitié méridionale de cet empierrement, plus compacte, pourrait correspondre à un état ultime de la voie (largeur : 8,50 m), tandis que la moitié septentrionale pourrait matérialiser une surface d'évitement destinée à permettre le croisement des charrois (largeur : 8 m). Au nord, la cavée est bordée par de très gros blocs de basalte et par un possible trottoir. Au sud, une tranchée de fondation indique

la présence d'un mur de soutènement lié à un système de terrasses entaillant le substrat volcanique. La fouille de l'empierrement a été reportée à l'année prochaine.

Sondage S4

- 15 Le sondage S4, implanté à 120 m au nord-est du précédent, recoupe la partie centrale de la cavée sur une longueur de 10,40 m et une largeur de 1,50 m, juste avant son virage à 113° en direction du sud, dans un tronçon particulièrement resserré où il est impossible d'imaginer une circulation à double sens simultanée. La fouille a mis au jour un seul état, très dégradé, de la voie romaine, conservée sur 1,40 m de large seulement et 25 cm d'épaisseur. Seule la bordure méridionale de la chaussée est conservée (la présence d'*umbones* est ici hypothétique). La plus grande partie de la chaussée, côté nord, paraît avoir été érodée dès l'Antiquité, conséquence de l'intensité du trafic et du ruissellement, mais aussi parce que son épaisseur était moindre, du fait de la remontée du substrat à cet endroit. La voie était bordée au nord par un puissant mur de soutènement, qui pourrait correspondre à un état tardif (II^e-III^e s. ?). Le démontage de ce mur a révélé une concentration de clous en fer sous sa fondation, dont de nombreux clous de chaussure. Côté sud, la présence d'un muret est envisagée.

Sondage S5

- 16 Le sondage S5 est situé à 45 m au sud du précédent, après le virage que forme la cavée en direction du sud, à l'endroit où, après un élargissement relatif, celle-ci se resserre fortement avant d'amorcer un nouveau virage à 119° vers l'est pour rejoindre le col. Long de 12,35 m et large de 2 à 3 m, il n'a pas permis de mettre clairement en évidence la structure de la voie, ce secteur ayant subi une intense érosion dès l'Antiquité. Le substrat est ici directement recouvert par un puissant niveau d'effondrement provenant d'un mur de soutènement dont la tranchée de fondation a été reconnue sur le flanc oriental de la cavée. Il apparaît que le substrat trachytique a fait l'objet d'un décaissement en terrasses, sur plusieurs niveaux, en vue d'aménager ce mur de soutènement (appartenant peut-être à un système de terrasses plus ample), d'implanter la chaussée ainsi qu'un large fossé destiné à assurer l'écoulement des eaux et la rétention des éboulis provenant du flanc ouest de la cavée, particulièrement pentu et friable. Même s'il soulève beaucoup d'interrogations, ce sondage apporte de précieux éléments éclairant la technique mise en œuvre pour excaver le substrat trachytique, soutenir et aménager la cavée. Plus encore que dans le sondage S4, la chaussée semble avoir souffert, dès l'Antiquité, de l'action conjuguée de son intense fréquentation et des effets drastiques de l'érosion, dans un contexte lithostratigraphique très sensible aux épisodes de précipitations orageuses, d'enneigement et de gélifraction. Un possible lambeau de cette chaussée suggère que cette dernière était implantée sur le replat aménagé dans la partie centrale de la cavée.

Fig. 1 – Vue générale vers le sud-est du sondage 5 recoupant la cavée



Cliché : équipe de fouille.

Sondage S6

- 17 Le sondage S6 a été implanté à environ 200 m à l'ouest du sondage S1, dans l'axe des alignements d'*umbones* visibles à environ 50 m à l'ouest, au contact de la voie romaine et de la route départementale RD 68 (Denimal 1994 ; Trément 2003), dans la perspective de localiser et de caractériser la voie en bordure de l'agglomération antique. Long de 27,70 m et large de 1,30 m, il a permis de mettre au jour un état de la voie caractérisé par une chaussée massive, dont la surface de roulement, large de 6,25 m, était bordée d'*umbones* sur chaque côté (soit une emprise totale de 7 m). Si le sondage a été prolongé sur plus d'une vingtaine de mètres au nord de la voie, c'était pour recouper une anomalie topographique affectant la forme d'un replat linéaire, parallèle à la chaussée antique, susceptible de correspondre à un aménagement particulier ou à une éventuelle bifurcation. Or, il s'avère qu'il s'agit d'une zone d'accumulation de sédiments sableux et limono-sableux témoignant d'un épisode érosif datable du 1^{er} s. Une étude géoarchéologique plus poussée est projetée pour 2022, à l'occasion de la poursuite de la fouille de la voie.

Fig. 2 – Vue en direction du nord de la chaussée romaine ST.6.051



Cliché : équipe de fouille.

Fig. 3 – Vue de profil des *umbones* de la bordure nord de la chaussée romaine ST.6.051



Cliché : équipe de fouille.

Bilan

- 18 Les cinq sondages ouverts en 2021, combinés à l'analyse du MNT issu du LiDAR-IAT réalisé en 2020, sont à l'origine d'une avancée importante des connaissances sur le

franchissement du col de Ceyssat par la voie d'Agrippa, ainsi que sur les divers aménagements et infrastructures qui ont accompagné son implantation. Les hypothèses avancées au début des années 2000 (Trément 2003) relatives au tracé de la voie, à la nature de la grande cavée à profil en S et à la fonction des bâtiments qui bordent la chaussée au débouché de cette dernière ont été amplement confirmées. La caractérisation archéologique de ces structures est aussi, désormais, plus précise, à la fois du point de vue technique, architectural, chronologique et fonctionnel. La synthèse des données permet de reconstituer un système cohérent, associant un aménagement routier exceptionnel (la grande cavée à profil en S) et des bâtiments organisés de manière ordonnée, interprétés comme un relais routier juxtaposant auberges et écuries. On comprend mieux à ce stade la relative déconnexion de ce petit ensemble de constructions par rapport au cœur de l'agglomération centré sur le col, qui regroupe un complexe cultuel, routier et funéraire jouant un double rôle d'accueil des pèlerins venus honorer Mercure au sommet du puy de Dôme, et de station routière placée sur le point le plus élevé d'un axe routier majeur reliant Lyon et Saintes par Clermont et Limoges. Ce relatif éloignement (400 m à vol d'oiseau) s'explique par la pente très marquée qui sépare ces deux secteurs, mais surtout par le fait que, entre eux, la voie romaine était comme « canalisée » au fond de la grande cavée, et pour ainsi dire isolée de son environnement sur une longueur de 300 m. Il est significatif que le petit relais routier occidental soit implanté au débouché immédiat de la cavée, au plus près du col. Plusieurs hypothèses non exclusives peuvent être avancées pour expliquer le développement de cet ensemble en contrebas de l'agglomération :

- le manque de place au niveau du col, qui aurait nécessité une extension du bâti sur les terrains plats les plus proches, qui se trouvent de fait au pied des volcans à l'ouest ;
 - la possibilité de faire halte dans un secteur moins soumis que le col à enneigement durant l'hiver. On peut imaginer qu'on pouvait passer là la nuit pour effectuer le passage dans de meilleures conditions ;
 - on peut aussi imaginer que, la circulation étant alternée dans la cavée, le lieu offrait les commodités indispensables pendant les temps d'attente (restauration, sanitaires, fourrage pour les animaux...);
 - le personnel affecté à la gestion de la circulation pouvait aussi y trouver place.
- 19 Ces premiers résultats ouvrent la perspective, déjà très concrète, d'appréhender une histoire de la route et du franchissement de la chaîne des Puys dans la longue durée, de l'époque romaine à la période contemporaine. Les cols sont en effet des lieux qui concentrent des flux de circulation permanents et intenses.

BIBLIOGRAPHIE

Denimal P. 1994 : *La voie Aquitanique d'Agrippa de Lyon à Saintes*, thèse de doctorat, Paris, université de Paris-Sorbonne.

Trément F. 2003 : *L'agglomération antique du col de Ceyssat (Ceyssat, Orcines, Saint-Genès-Champanelle). Contribution à l'étude du contexte archéologique du temple de Mercure (Puy-de-Dôme). Rapport de prospection thématique avec sondages n° 2001-62, Clermont-Ferrand, 5 vol.*

Trément F. 2013 : Une agglomération routière et cultuelle au col de Ceyssat, Puy-de-Dôme, in Trément F., *Les Arvernes et leurs voisins du Massif Central à l'époque romaine. Une archéologie du développement des territoires. Revue d'Auvergne*, tome 2, 606-607, p. 71-89.

Trément F. 2020 : *L'agglomération antique du col de Ceyssat (Puy-de-Dôme). Relevé topographique à haute résolution (Topographie, LiDAR, géophysique, SIG) & Études de matériaux et de mobiliers, rapport de prospection thématique. Opération archéologique n° 03-8788. Communes de Ceyssat, Orcines et Saint-Genès-Champanelle, Clermont-Ferrand, Centre d'Histoire « Espaces et Cultures » (CHEC-EA 1001), université Clermont Auvergne.*

INDEX

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtHlenwSnkDM>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtW9SpIgiK7Q>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxVmyWBblQq>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxT02uJOogm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtof7EHNS2e>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtZTmusVUU24>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtIkSWVMVuqB>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtH5r3FYBpwe>

Année de l'opération : 2021

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtcYIBmBlBPH>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtD900pLbG6t>

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtB8WDyqd6u9>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt8cgr0eIo8V>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtlWwfGUZ8p5>

AUTEURS

FRÉDÉRIC TRÉMENT

Université Clermont Auvergne

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

FRÉDÉRIC TRÉMENT

Université Clermont Auvergne