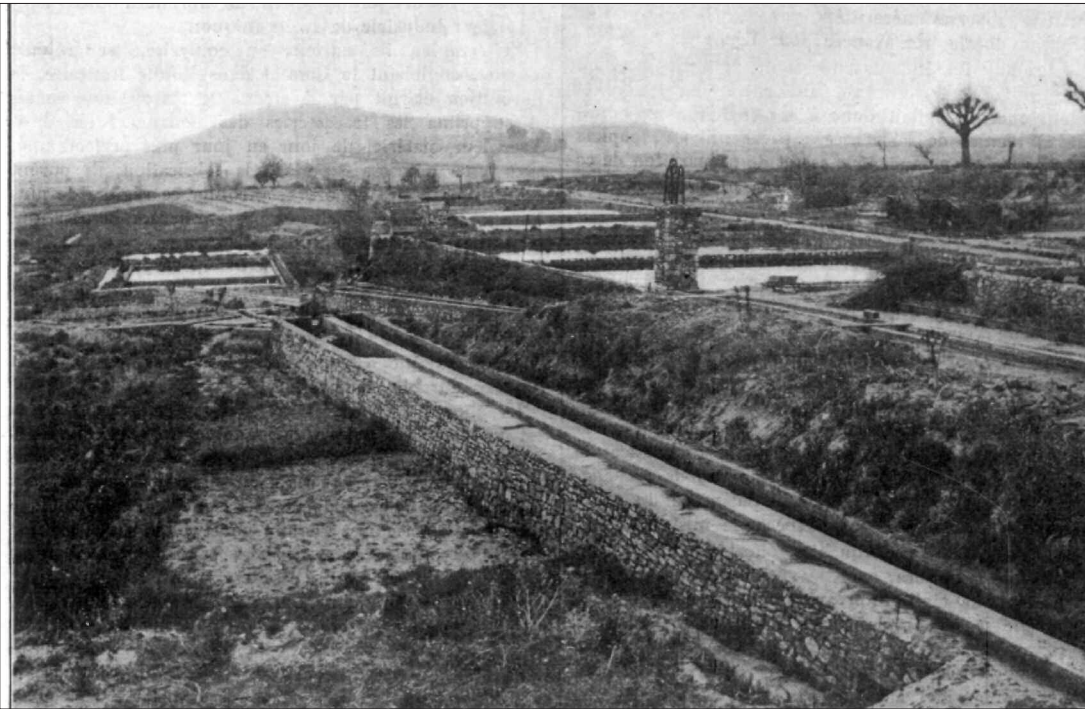


*Photo : J.-M. Mignon - SACGV*



*Le Pont Julien vu depuis l'est.*

# ARCHÉOLOGIE DU PONT JULIEN :

## ÉTAT DES RECHERCHES, COMMUNES DE BONNIEUX ET APT

Jean-Marc MIGNON\*

Au début de l'année 1999, le site du Pont Julien a fait l'objet d'un nouveau diagnostic archéologique, conduit conjointement par le Service d'archéologie du Conseil général de Vaucluse et par le Laboratoire d'archéologie médiévale méditerranéenne (CNRS), sous le contrôle du Service régional de l'archéologie (Ministère de la Culture).

Cette nouvelle expertise archéologique du site fait suite aux sondages réalisés l'année précédente sur la rive gauche du Calavon, quelques centaines de mètres en aval du Pont Julien, dans le but de compléter les données recueillies en 1989, lors d'une fouille de sauvetage urgent également conduite par le Service régional de l'archéologie du Conseil général de Vaucluse. Cette évaluation du potentiel archéologique du site s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du projet de mise en valeur des abords du Pont Julien, et de détournement de la route qui emprunte encore aujourd'hui le pont antique.

Les dernières recherches se sont davantage concentrées sur le monument antique et ses abords immédiats et ont donné lieu à la réalisation de quatre sondages implantés contre le parement amont des culées nord et sud et au pied de chacune des deux piles du pont.

Contre le parement amont de la culée sud le dégagement des diverses structures bâties a essentiellement permis de mettre en lumière l'aménagement d'un canal de datation médiévale, qui se poursuit en traversant la culée de part en part et dont on peut penser qu'il était destiné à actionner la roue d'un moulin, probablement implanté contre le parement aval de la même culée.

D'autres aménagements plus récents concernent un second canal, traversant également la culée de part en part, mais dans un but non déterminé pour l'heure. Enfin l'étude du parement lui-même permet de distinguer les maçonneries antiques très arasées des maçonneries très récentes, destinées à rehausser le niveau de la chaussée et à lui donner une orientation rectiligne alors que la chaussée antique bifurquait vers l'ouest au sortir du pont.

Le dégagement des structures au pied du parement amont de la culée nord a permis de mettre en évidence les fondations d'une série de quatre puissants contreforts confortant la maçonnerie antique de la culée, ainsi que la fondation d'un mur parapet qui équipait la bordure de la voie antique au sortir du pont et dont le tracé indique que la chaussée bifurquait nettement vers l'est. Comme dans le sondage précédent, d'importantes maçonneries d'époque très récente prolongent la construction antique dans le double but de rehausser le niveau de la chaussée moderne et de lui donner une orientation rectiligne.

Ces deux premiers sondages ont pour l'essentiel permis de vérifier l'hypothèse selon laquelle la voie domitienne franchissait effectivement le Calavon en suivant un tracé en baïonnette et nous renseignent sur le niveau de la chaussée antique au sortir du pont au niveau des culées nord et sud. Ils permettent en conséquence de confirmer que le tracé actuel de la route qui se prolonge de part et d'autre du pont en droite ligne correspond à un aménagement très récent. Ils confirment par ailleurs qu'une activité s'est maintenue aux abords du pont tout au long de la période médiévale.

---

\* Architecte du patrimoine DPLG - Attaché de conservation du Patrimoine au Service d'Archéologie du Conseil Général de Vaucluse.

Le nettoyage des abords de la base de la pile sud du pont a donné lieu à la découverte d'un assemblage de grands blocs de calcaire, soigneusement encastres dans le rocher, et constituant la première assise d'une pile appartenant à un premier ouvrage antique de franchissement du Calavon. Les blocs sont d'un module comparable à celui des blocs qui constituent les piles du pont actuel, et les traces laissées par leur mise en œuvre ou par leur assemblage sont identiques à celles que l'on peut observer sur l'ouvrage actuel. La pile n'était pas dotée d'un avant-bec comme la pile actuelle. Enfin, les parements est et ouest de cette première assise indiquent que l'ouvrage auquel appartenait cette pile franchissait le lit du Calavon suivant une direction oblique.

Le nettoyage des abords de la base de la pile nord du pont a permis de dégager à nouveau une trace d'encastrement dans le rocher qui avait fait l'objet d'un relevé en 1963 par les architectes de l'Institut de recherche sur l'architecture antique (CNRS). Le nettoyage soigné de cet encastrement a par ailleurs permis de mettre en évidence les traces laissées par la mise en œuvre des grands blocs de pierre qui, là aussi, constituaient la première assise d'une pile de pont. Le relevé de ces traces conduit à restituer un assemblage de blocs très comparable à celui qui a été observé au pied de la pile sud. Enfin, les parements est et ouest de cet ouvrage s'alignaient parfaitement avec ceux de la pile découverte

au sud, confirmant l'hypothèse de l'existence d'un premier ouvrage antique de franchissement du lit du Calavon suivant un tracé oblique.

Ces deux derniers sondages, qui se sont finalement limités au nettoyage du rocher aux abords des piles nord et sud du pont actuel, ont en fait donné lieu à une découverte de tout premier ordre puisque nous sommes en mesure aujourd'hui d'affirmer que le Pont Julien actuel est venu remplacer un ouvrage antique plus ancien. Sur cet ouvrage antérieur nous ne savons que très peu de choses mais nous sommes assurés de son tracé oblique par rapport au lit du Calavon. Par ailleurs, la taille des piles, leur espacement, et l'obliquité du tablier par rapport aux piles nous invitent à restituer un ouvrage mixte, utilisant la pierre pour la construction des piles et le bois, sous la forme de grandes poutres assemblées ou composées pour le tablier. Ce premier ouvrage ne devait pas s'élever beaucoup au-dessus du niveau de l'eau, et il est permis d'imaginer que le Calavon en crue a pu l'emporter. La grande arche du pont actuel, permet d'élever la chaussée très haut au-dessus du niveau de l'eau et permet aux crues de s'écouler plus librement. Toutefois, la minéralisation de l'ouvrage de franchissement peut également résulter d'une volonté de renforcer la fiabilité et la permanence de la voie domitienne et d'affirmer par ce moyen la puissance de la civilisation romaine.

*Plan : le Pont Julien et l'hypothétique ouvrage de franchissement antérieur.*

*Relevé : J. Bruchet, P. Varennes, IRAA-CNRS et F. Chardon, SACGV.*

*Dessin : J.-M. Mignon.*

