

DÉCOUVERTES RÉCENTES :

LE PONT ANTIQUE FRANCHISSANT L'AIGUEBELLE

(CÉRESTE - ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE)

Dominique PEYRIC & Jean-Louis PAILLET*

RÉSUMÉ :

Très peu de ponts réellement antiques sont actuellement recensés en France, la découverte d'un pont inconnu est donc exceptionnelle. La mise au jour de celui qui faisait franchir le torrent de l'Aiguebelle à Céreste (Alpes-de-Haute-Provence) à la Via Domitia, est déjà une découverte majeure. Mais c'est surtout par son architecture qu'il peut prétendre à une place de tout premier rang dans la typologie des ponts romains : en l'absence de rocher pour fonder leur ouvrage, les constructeurs augustéens ont bâti une vaste dalle de grand appareil, sur laquelle ils ont pu édifier un ouvrage trapu à deux arches.

Mots-clés :

Via Domitia, pont romain, architecture antique, technique de construction, découverte.

ABSTRACT :

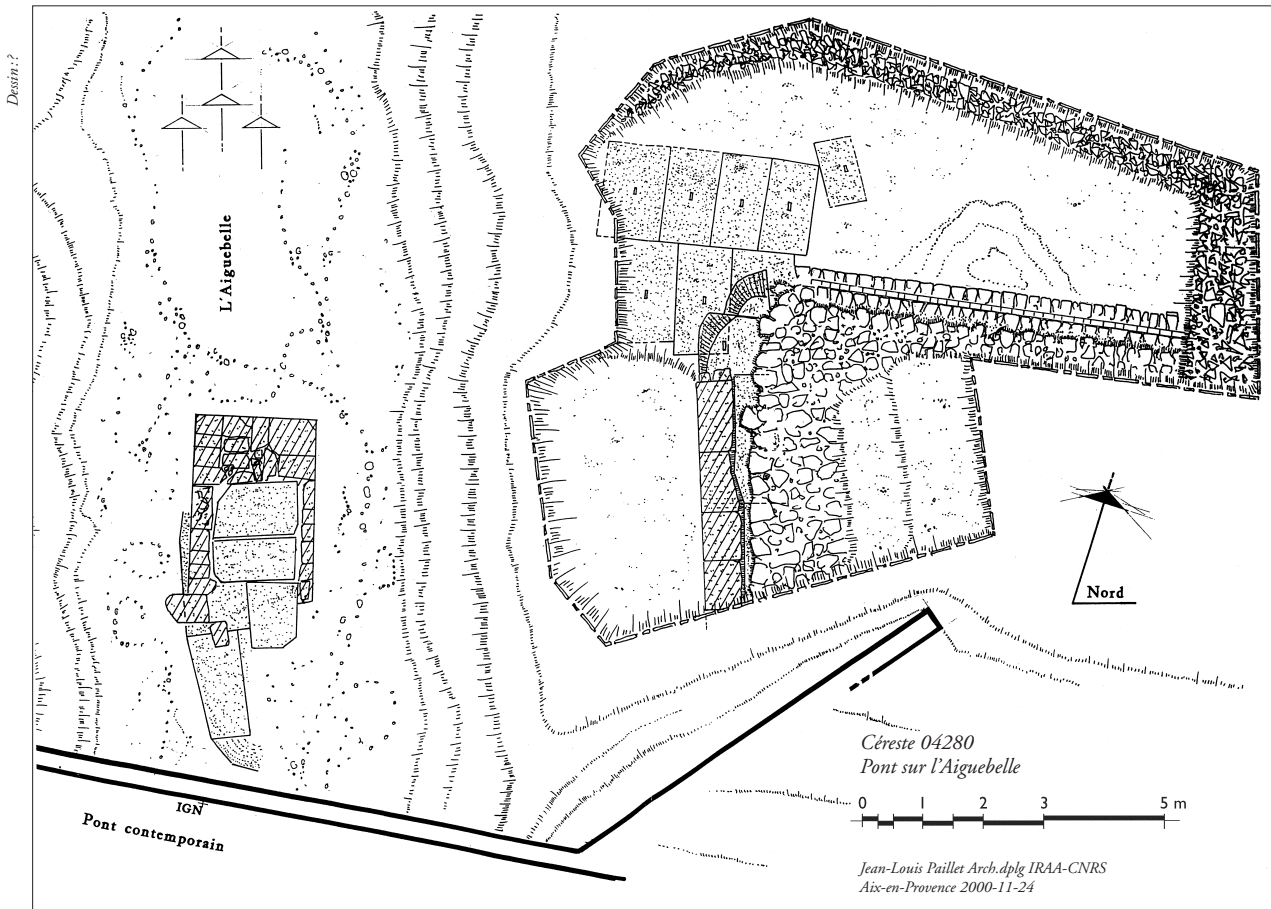
Recent finds: the antique bridge crossing the Aiguebelle (Céreste – Alpes-de-Haute-Provence)

Very few proper antique bridges are currently registered in France, the discovery of an unknown bridge is therefore exceptional. The antique bridge, which allowed to cross the Aiguebelle torrent at Céreste (Alpes-de-Haute-Provence) and at the Via Domitia, is by itself a major discovery. But its architecture puts it in a first rank position within the Roman bridge typology: due the absence of rock for the settlement of their work, the Augustean constructors have built a vast slab of great bond, on which a two-arch squat work was erected.

Keywords :

Via Domitia, Roman bridge, antique architecture, construction technique, discovery.

* Association d'histoire et d'archéologie du Grand Luberon, 04280 Céreste - Institut de recherche sur l'architecture antique - CNRS.



Entre Rhône et Durance, sur la voie antique, trois ouvrages d'art seulement sont conservés et visibles: le pont Julien sur le Calavon à Bonnieux en aval d'Apt, le gué du Reculon à Saint-Michel-l'Observatoire, et le pont sur le Buès, à Ganagobie. Si les documents d'archives, plus ou moins récents, et les rumeurs publiques qui évoquent des ponts antiques sur cette voie sont nombreux, on retrouve rarement sur le terrain des traces archéologiques clairement identifiables.

À cet égard, l'histoire récente du pont antique franchissant l'Aiguebelle à Céreste est exemplaire: invisible pendant suffisamment longtemps pour que son souvenir ait totalement disparu de la mémoire des

habitants du lieu, il avait pourtant fait l'objet auparavant de nombreuses notes ou études et était présent dans la « nomenclature » des Monuments historiques, en 1907.

Au XVII^e siècle, on signale « *les marques d'un grand pont de grosses pierres, ouvrage romain* » (Bouche, 1664), et en 1821, une commission vaclusienne fait faire un relevé de ce pont.

En 1846, sur un relevé de l'ensemble de la Route Royale 100 effectué par les Ponts et chaussées, un croquis succinct mais précis (et coté), montre un pont de 44 m de longueur, en dos d'âne à deux arches, avec un avant-bec protégeant la pile. Le plan montre bien comment, à cette date, il est ruiné du côté aval, et ne

présente plus alors qu'une largeur à peine supérieure à 2 m au niveau de la pile; les deux parapets sont figurés de façons très différentes, large et rectiligne pour le côté amont, sinueux et étroit côté aval, où la route royale franchit le ruisseau sur un simple gué. La note qui accompagne le croquis signale la réputation « *de construction romaine* » du pont, la destruction « *depuis un temps immémorial* » de la tête d'aval ainsi que la grosseur exceptionnelle des pierres employées.

L'année d'après, un entrepreneur de travaux publics est chargé de le détruire, et il va servir de carrière contiguë au chantier du nouveau pont, qu'on achève en 1850. En avril 1847, le maire de Céreste proteste contre la destruction de cet ouvrage romain auprès du préfet et celui-ci, après une enquête, dont il charge l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, ordonne la poursuite de la destruction, « *dans l'intérêt public* ». On trouve une grande partie de ce dossier dans les archives des Ponts et Chaussées, ainsi que le volume exact de moellons « *smillés* »¹ réutilisés dans l'ouvrage actuel...

En 1860, 1868 et 1883 ce pont est encore signalé comme antique, (abbé Féraud, D. Arbaud, et L. Pelloux, avec une date erronée pour sa destruction chez ce dernier).

En 1907, un rapport de l'architecte ordinaire le signale comme l'un des deux ouvrages antiques de « la nomenclature des Monuments historiques » (avec le pont sur l'Encreme, classé, mais certainement construit à la fin du Moyen Âge, ou même plus tard...).

Ensuite, c'est l'oubli total: en 1962, G. Barruol et P. Martel n'en voient aucune trace, et si les Cérestains parlent de « bains romains », pour les aménagements rupestres du Petit Jardin, ou de « pont romain » pour celui de la Baou sur l'Encreme, aucune trace du pont de l'Aiguebelle dans les mémoires des plus vieux habitants, nés pourtant cinquante ans seulement après sa destruction. Il a fallu un nettoyage du lit du torrent, dégagant les culées du pont actuel, suivi d'une forte crue, pour qu'affleurent deux blocs de grand appareil. Leur module paraissait trop important pour un ouvrage médiéval. Avec ces blocs en place et le relevé des Ponts et chaussées de 1846, retrouver le pont et l'étudier devenait possible.

L'OUVRAGE TEL QU'IL EST CONSERVÉ

Cinq sondages effectués d'août 2000 à novembre 2001 ont permis de reconnaître les caractéristiques essentielles de l'ouvrage. Son dégagement total apportera certainement de nombreux détails précieux.

Bien que détruit dans ses parties hautes, l'essentiel, tant pour le monument lui-même que pour l'histoire de l'architecture antique, a été préservé.

C'est un pont dont les deux arches, la pile et son avant-bec, les culées et le parapet sont en grand appareil. Les rampes d'accès, en maçonnerie de chaux, parementées en petit appareil régulièrement assisé, présentent un chanfrein, tout au moins sur la face nord du bâtiment.

La présence d'une seule pile, au milieu du ruisseau n'est pas la seule originalité de l'ouvrage: en l'absence de substrat rocheux capable de résister aux charges induites par la masse de l'édifice, les constructeurs ont choisi d'établir une fondation « flottante », vaste socle en grand appareil qui supporte et réunit les deux culées et la pile, donnant à l'ensemble une cohésion parfaite.

LA FONDATION

Il s'agit d'une épaisse semelle, constituée de blocs de grand appareil aux joints verticaux sciés et liés entre eux par des agrafes, qui traverse le talweg et mord sur les rives. Très légèrement trapézoïdale en plan, cette semelle mesure 18 m de longueur, 9,20 m dans sa plus grande largeur, et présente en amont une avancée de 3 m. Épaisse de 0,60 m (en une seule assise), elle est parfaitement horizontale, et sert de socle aux deux culées et à l'unique pile centrale d'un pont à deux arches, mais les débord de 1,60 m en aval. Ce débord présente une légère pente, ce qui réduit la hauteur de la face en aval à 0,53 m.

On peut, en constatant l'absence de dislocation entre les pierres, et l'horizontalité de la dalle malgré sa faible épaisseur, espérer trouver lors du dégagement définitif de l'ouvrage des pieux de bois, comme le recommande Vitruve, ou comme la crue de 1992 en a dégagé à Vaison-la-Romaine.

1. La smille est un marteau à deux pointes des tailleurs de pierre servant à dégrossir les pièces, les marques laissées par cet outil sont caractéristiques.

La finesse des joints sciés, les détails du travail de la pierre à la surface de ce vaste radier, les angles émoussés des encoches des trous de louve et de celles qui ont reçu les agrafes montrent que cette semelle de grand appareil a été relativement peu usée par les eaux du torrent. Les fines traces, encore visibles, du travail de finition des marteaux taillants confirment que ce socle de grand appareil a été protégé très tôt par les alluvions charriées par l'Aiguebelle. À l'exception des trous de récupération du métal des agrafes, qui doivent remonter à l'Antiquité tardive ou au Haut Moyen Âge, la surface dégagée au cours des sondages ne montre pas de détérioration majeure.

Sa surface, au niveau de la pile, est à 0,70 m du fond actuel du talweg (qui monte ou descend d'environ 0,20 m selon les crues du ruisseau), et à 2,30 m environ de la surface labourée, au niveau de la culée orientale.

Cette surface bien conservée porte aussi de nombreuses marques qui permettent de restituer les dimensions initiales de la pile antique. À l'aplomb des joints de la première assise de la pile, on peut ainsi voir les cavités de pince de serrage mais aussi les traces des coups de scie entre les blocs assemblés. La largeur totale restituée du pont lui-même sur la pile antique était de l'ordre de 6,60 m (22 pieds romains).

L'avancée qui supportait l'avant-bec déborde la première assise de celui-ci d'environ 0,35 m. La face amont n'a pas souffert de sa situation exposée, la fraîcheur des traces laissées par le marteau taillant montre que cette partie basse, ici aussi, a été protégée par les alluvions.

L'ÉLEVATION

Culées et pile se présentent légèrement en biais, le torrent s'écoulant à peu près du Sud au Nord, tandis que le pont suit plutôt un axe est-nord-est/ouest-sud-ouest

Seule, la première assise de grand appareil des culées et de la pile est conservée en élévation, avec cependant des lambeaux du blocage interne plus élevés, juste derrière la retombée des arches sur les culées. Partout où elle est mesurable, nous trouvons une unique hauteur d'assise: 0,60 m (soit deux pieds). Le parement nord

en petit appareil des culées est cependant conservé sur une plus grande hauteur. Il en est de même pour les massifs internes de maçonnerie de blocage (environ 1,50 m au-dessus de la surface du massif de fondation pour la culée est).

La culée orientale, seule dégagée entièrement à ce jour sur sa face nord, montre que la retombée de l'arche, d'environ 1,20 m de largeur, en bloc de grand appareil, repose entièrement sur la semelle de fondation qui se termine 0,40 m plus à l'Est.

Le parement nord de la culée orientale, parementée en petit appareil régulier, est conservé, en partie basse, sur toute sa longueur d'origine, c'est-à-dire sur 11 m. L'intérieur de la culée est constitué par une maçonnerie de blocage très riche en chaux.

L'assise de sortie de fondation déborde d'une quinzaine de centimètres, noyée dans une débauche de mortier extrêmement résistant, au niveau même de la dalle en grand appareil. Nous n'avons pas reconnu la profondeur de ces fondations, qui supportaient la voie vers la première arche. Adjacentes à ces fondations, plusieurs aires de gâchage se présentent en nappes de mortier de chaux.

Dix assises du petit appareil sont encore visibles. La cinquième, taillée en biais, crée un chanfrein; la partie supérieure de la montée vers les arches du pont est donc légèrement en retrait, donnant une impression de stabilité à la construction.

La culée occidentale est symétriquement identique, mais nous n'avons pu dégager les limites nord et ouest de la dalle de fondation.

Bien visible, mais uniquement en coupe, on retrouve le parement en petit appareil, avec le même chanfrein. Cinq assises de ce côté sont visibles. La configuration des lieux laisse espérer qu'il soit aussi bien conservé de ce côté, et qu'on puisse le reconnaître à faible profondeur, et constater s'il est aussi long à l'Ouest qu'à l'Est.

Les deux culées présentent leur première assise très érodée quand elle est visible, côté aval, ou camouflée derrière des reprises, côté amont. Ces reprises ont engravé les blocs antiques afin de mieux asseoir les nouveaux piédroits. Ceux-ci semblent d'ailleurs bien être des récupérations de blocs antiques. On peut donc

lire facilement l'histoire du pont, ses destructions et ses reconstructions partielles : le dernier ouvrage ne doit pas avoir 3,50 m de largeur.

Dans les parties aval où l'assise antique est bien visible, l'érosion, en usant les blocs en biais, permet une vision pédagogique des techniques d'assemblage des blocs : on voit, comme en coupe, le traitement réservé par les tailleurs de pierre aux faces des blocs destinées à être assemblées : laissant un cadre d'environ 0,15 m de largeur, ils creusaient le reste de la surface, ce qui permettait le passage plus aisé d'une scie lorsque les deux blocs à assembler étaient mis en contact, ce sont les cadres d'anathyrose. L'opération terminée, les joints étaient ainsi remarquablement fins.

LA PILE

Elle n'a pas été dégagée entièrement vers l'Est, cette limite étant actuellement sous la rive orientale de l'Aiguebelle.

Elle a la particularité de se trouver au milieu même du lit du torrent. Bien que les blocs de la première assise de l'avant-bec aient été rabotés par l'usure des eaux jusqu'à faire disparaître leur face supérieure, nous avons signalé plus haut qu'il n'y a eu qu'un affouillement mineur à leur pied, comme le prouve l'état du socle qui les soutient.

La première assise de la pile n'est pas entièrement conservée : il est possible que les blocs du côté aval aient été récupérés pour la construction du pont actuel, ce qui expliquerait l'extrême fraîcheur de la surface du socle à cet endroit. Ces arrachements rendent aujourd'hui visibles les cadres d'anathyrose des blocs conservés. De plus, on lit sur la dalle de fondation la trace des limites latérales de la pile (traces de pinces de serrage) ; quant à sa limite nord, elle vient évidemment au droit des parements des deux culées.

L'érosion due au passage de l'eau est bien visible sur sa face ouest, qui a dû être reconstruite soit à la fin du Moyen Âge, soit plus récemment. C'est d'ailleurs à ce niveau que nous avons vu quelques petits chenaux sur la dalle de fondation.

La face orientale n'a pas été dégagée, comme nous l'avons dit plus haut

Sous le gué qui doublait le pont en amont, permettant la traversée de l'Aiguebelle la plupart du temps

jusqu'au milieu du XIX^e siècle, deux blocs, précieux pour la restitution des élévations, ont été retrouvés ; ils servaient d'ancrage à la bande de roulement du gué, l'un dans la descente orientale vers le talweg, l'autre au fond du talweg lui-même.

Le premier est un voussoir de calcaire blanc demi-dur du type de celui actuellement exploité dans les carrières du Luberon, (longueur : 1,647 m, largeur : 0,75 m, épaisseur comprise entre 0,42 et 0,52 m, soit 0,58 m³ et 1 277 kg), suffisamment bien conservé pour en retrouver les dimensions d'origine. Son étude détaillée indique clairement qu'il s'agit d'un voussoir appartenant à l'arc de tête d'une arche (donc qu'une de ses faces était visible), nous donne sa position précise dans l'arc, montre que nous sommes en présence d'un pont biais et apporte des informations sur la façon dont les blocs étaient agencés (rattrapage en tas de charge relativement classique).

Le second, relativement bien conservé, est un élément du parapet septentrional du pont. Sa partie supérieure en arrondi présente deux cavités de logement d'agrafe (hauteur : 0,90 m, longueur : 1,60 m, largeur : 0,60 m).

LES APPORTS DE CETTE DÉCOUVERTE

L'importance de ce pont antique n'est plus à démontrer :

- Il vient préciser de façon absolue le tracé de la voie antique, à l'est de Céreste, donnant à l'étude de la *Via Domitia* des précisions qui pourront bientôt être exploitées

- Sa datation, essentiellement fondée pour l'instant sur les techniques de construction, le place comme contemporain du Pont Julien, et certainement des ouvrages majeurs de la cité d'Apt (le théâtre en particulier). Notons que l'horizontalité et la cohésion des blocs qui constituent la dalle de fondation laissent espérer la présence de pieux permettant une datation exacte par dendrochronologie.

- Mais c'est surtout le choix architectural de ses concepteurs qui lui confère son caractère exceptionnel dans le monde romain : c'est cette semelle flottante sur laquelle il est fondé qui lui donne une place de tout premier rang dans la typologie des ponts antiques.

BIBLIOGRAPHIE

ARBAUD D., 1868, Alaunium, Catuiaca: la voie romaine entre Sisteron et Apt, *Bulletin de la Société académique du Var*, Nouvelle série I, pp. 2-23.

BARRUOL G. & MARTEL Pierre, 1962, La Voie romaine de Cavaillon à Sisteron sous le Haut Empire, Étude topographique, *Revue d'études ligures*, N° 28, pp. 125-202.

BERARD G., 1997, *Les Alpes de Haute Provence - Carte archéologique de la Gaule*, Dir. scientifique: PROVOST M., Académie des inscriptions et belles lettres, Paris, 567 p.

BOUCHE H., 1664, *La chorographie ou description de Provence et l'histoire chronologique du même pays*, Ch. David, Aix-en-Provence, 2 Volumes.

FÉRAUD J.-J.-M., 1860, *Histoire, géographie et statistique du département des Basses-Alpes*, Vial, Digne, 744 p. (réimp. 1985, Laffitte Reprints, Marseille).

HENRY D.-J.-M., 1818, *Recherches sur la géographie ancienne et les antiquités du département des Basses-Alpes*, Imp. Audibert, Forcalquier, 249 p. + 5 planches h.t. (réimp., 1979, Laffitte Reprints, Marseille).

PELLOUX L., 1883, *La voie domitienne entre Sisteron et Apt à travers l'arrondissement de Forcalquier, Station d'Alaunia et de Catuiaca*, Marseille, 44 p. + 1 carte.

VITRUVÉ (Marcus Vitruvius Pollio), (1^{er} siècle av. J.-C.), *Les dix livres d'architecture* (De Architectura), Réédité en 1999 d'après la traduction de C. PERRAULT, revue par M. NISARD, Éditions Errance, Paris, 160 p.