

LE PONT « ROMAIN » DE MOLIÈRES-PUYCORNET (TARN-ET-GARONNE)

par Christian DARLES *

Sur la frange méridionale du plateau du Quercy, le Pont du Vert, ou pont d'Albert, est implanté à la limite des communes de Molières et de Puycornet. Il est situé sur le tracé de l'ancienne route royale de Paris à Toulouse qui venant de Cahors, passait par Castelnau-Montratier, Molières et Montauban. À l'altitude de 109 m, il a permis le franchissement d'un affluent du Lemboulas, le Petit Lembous qui coule ici en direction de l'ouest. Ce ruisseau, sujet à des crues parfois violentes, possède un régime irrégulier et le niveau des eaux subit de fortes variations par rapport à l'étiage. La vallée du Petit Lembous, à fond plat et humide, est large de cinq cents mètres environ. Longtemps consacrée à la pâture, elle est de plus en plus mise en culture. Au sud de la ville de Cahors, ce pont entre ainsi dans une série d'ouvrages nécessaires au franchissement, par une voie de circulation importante de direction nord-sud, de ruisseaux parallèles au caractère imprévisible et orientés généralement nord-est sud-ouest.

La tradition orale attribue aux Romains l'édification de cet ouvrage d'art qui se trouverait sur le tracé de l'itinéraire qui reliait Cahors (*Divona*) à Toulouse (*Tolosa*). Cependant, en l'état actuel des recherches, aucune information fiable ne permet d'accréditer une origine aussi lointaine. Les vestiges de l'Antiquité sont fréquents dans les environs, et si l'agglomération de *Cosa*, répertoriée dans la Table de Peutinger, n'est qu'à quelques kilomètres au sud, au niveau du gué qui permettait de franchir l'Aveyron, le site important du Souquet, au nord, sur la commune de Castelnau-Montratier, ne peut, pour l'instant, être mis en relation avec ce pont dit « romain ». La voie romaine qui regagnait *Divona* depuis *Cosa* ne pouvait cependant traverser le Petit Lembous qu'entre Saint-Arthémie et Saint-Amans. Dans le morcellement territorial qui caractérise le sud de la France à l'arrivée du roi de France, le territoire où va être créée la ville nouvelle de Molières appartient au seigneur de Castelnau et ceux de Caussade possèdent une garnison au château de Puycornet. La charte de coutumes de la bastide est octroyée par le Comte de Toulouse, Alphonse de Poitiers, et son épouse Jeanne, aux nouveaux habitants du lieu (1) en mai 1270; la voie qui relie Montauban à Molières prend alors une nouvelle importance. À cette époque, l'emplacement du franchissement du Petit Lembous correspond à la rencontre de trois paroisses (fig. 1), celle de Saint-Arthémie, celle de Saint-Amans et celle de Saint-Victor, rattachée ultérieurement à celle de Molières; le pont est attesté en 1394 (2), et peut-être reconstruit au XVII^e siècle comme le pont de Russac situé à quelques kilomètres plus au nord. Il fut de première importance jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, époque à laquelle une nouvelle route royale construite à l'emplacement de l'actuelle Nationale n° 20 fit passer par Caussade l'essentiel du trafic. Sur la carte de Cassini, la route de Molières, qui relie la bastide à Lafrançaise, n'est pas indiquée alors qu'elle est attestée à Sainte-Arthémie en 1450 (3) et la voie

* Communication présentée le 17 janvier 2006, cf. *infra* « Bulletin de l'année académique 2005-2006 », p. 242.

1. « La bastide apparaît au printemps ou à l'été 1269 quand les villages des environs se vident de leurs habitants qui miroitent les conditions avantageuses de la vie dans ces villes nouvelles où l'air que l'on respire rend plus libre » (Georges PASSERAT, « La charte de Molières et la fondation de la bastide », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Tarn-et-Garonne*, t. CXXV, 2000, p. 167-187).

2. Un registre de notaire de Molières signale, le 16 avril 1394, une demande faite par le seigneur de Molières aux consuls du lieu de faire diverses réparations aux murs et fossés de la ville, mais aussi au pont de Guitardia et à celui de l'Hôpital de Saint-Amans (Abbé OULÈS, « Notes pour servir à l'histoire du département », *Bulletin de la Société archéologique du Tarn-et-Garonne*, 1908, t. XXXVI, p. 233).

3. A.D. Lot, 48 J5, p. 471, n° 2.

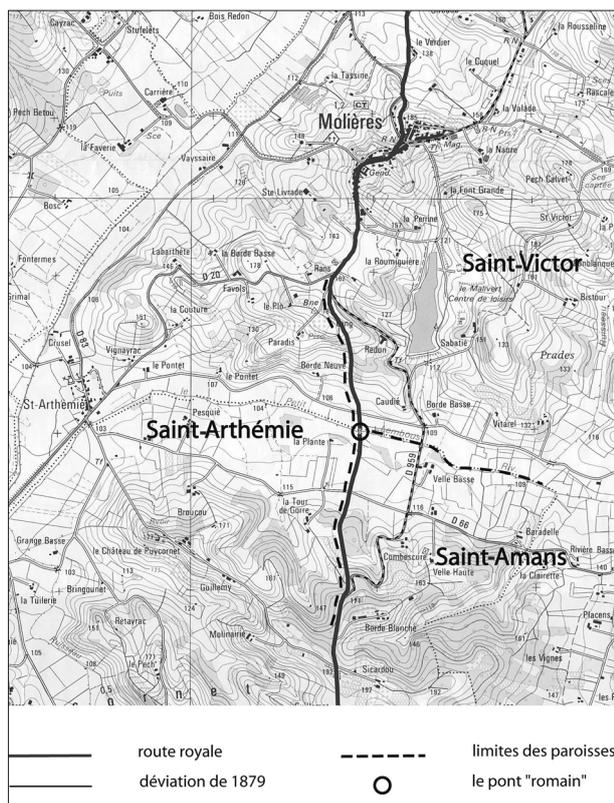


FIG. 1. PLAN DE SITUATION (fond de carte: I.G.N., 1/25 000).

la preuve et le Petit Lembous passait bien par l'arche centrale. La quatrième arche, la plus septentrionale en 1993, a été emportée et les blocs écroulés gisent en aval dans le lit du ruisseau, la plupart déjà enfouis sous les alluvions apportées par les crues. Les deux arches méridionales semblent ancrées plus haut sur la rive de Puycornet (fig. 2).

L'édification de ce bâtiment entre dans une stratégie d'aménagement plus général du tracé routier, de ses abords et des accès au pont, ainsi l'assiette de l'ancienne route a été surélevée par rapport aux champs afin de réguler la pente générale du profil en long de la chaussée. Cette butte linéaire ainsi que le pont lui-même, en travers de cette large vallée au fond plat, se transforment en barrage lors des crues destructrices qui peuvent exceptionnellement envahir la totalité de la vallée, soit plus de 500 m en largeur. Large de près de cinq mètres, le tablier du pont est aujourd'hui recouvert par la végétation dont les racines pénètrent les joints entre les briques qui, une fois le mortier disparu, se déchaussent. De plus, le courant violent contribue à l'accélération du processus destructif et affouille l'ouvrage dont la stabilité se transforme en équilibre aléatoire.

État des lieux et remarques préalables

Cet édifice exceptionnel par ses dimensions et sa qualité laisse apparaître, en élévation, trois états de construction que l'on peut distinguer par la construction de trois niveaux d'arcades et autant de modules de briques différents. À

royale reliant Montauban à Molières traverse le Petit Lembous au lieu dit La Vele. En 1813, cette route est réaffectée au trafic départemental et le pont est remis en état entre 1838 et 1840. En 1843, le cadastre dit Napoléonien montre clairement qu'un rétrécissement de l'ouvrage a été opéré. Définitivement désaffecté depuis une modification du tracé de la route départementale n° 959 qui relie Molières à Montauban, cet ouvrage n'était plus entretenu lors de la crue dévastatrice de 1993 qui emporta la plus septentrionale de ses arches connues, empêchant le passage des randonneurs, il est cependant resté, jusqu'à aujourd'hui, dans le domaine public ainsi que ses chemins d'accès, vestiges de l'ancienne route royale.

L'édifice et ses abords sont aujourd'hui envahis par la végétation qui dégrade le monument en entraînant une accentuation importante des dégâts, certains pans menacent de s'effondrer. Une intervention d'urgence a permis de le nettoyer momentanément et a autorisé une étude du bâti. L'ouvrage est aujourd'hui à la limite de deux territoires communaux, au nord celui de Molières, au sud celui de Puycornet. En venant du sud on y accède depuis la route départementale n° 66 en suivant vers le nord quelques centaines de mètres de l'ancienne voie royale envahie par les ronces et les buissons. Depuis Molières, à partir d'un chemin communal parallèle au ruisseau, on suit l'ancienne route surélevée par rapport aux prairies pour atteindre l'ouvrage long de plus de trente mètres et constitué, avant 1993, de quatre arches construites en briques foraines. Certains, à juste titre, disent qu'il en aurait existé cinq. L'étude (4) en a apporté

4. Cette étude a été réalisée de 1999 à 2001 par l'auteur avec la collaboration de Christine BARET (UMR 5608) et de Patrick ROQUES (DRAC) accompagnés de C. CUBAYNES, H. ESPÉRET, M.-L. LAHARIE, M. MARTINEZ et S. PILLARD. Le financement de cette recherche a été assuré par la DRAC de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne ainsi que par les municipalités de Molières et de Puycornet avec le soutien de l'École d'architecture de Toulouse.

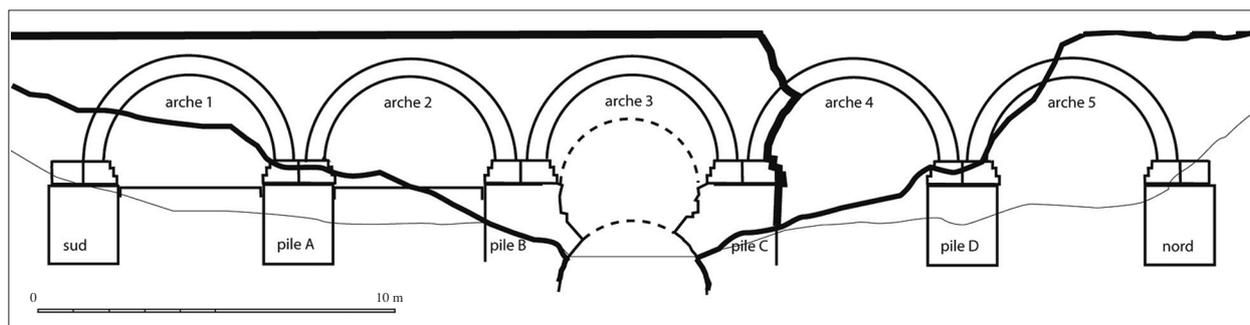


FIG. 2. ÉTAT ACTUEL, FACE EST, superposé sur la restitution des états antérieurs.

l'emplacement du passage du Petit Lembous on peut ainsi distinguer une première arche, détruite, dont l'intrados aujourd'hui disparu peut être restitué à tout juste 1,00 m du niveau d'étiage actuel (fig. 3). Cette arche mesure 4,20 m de diamètre et correspond à l'état I du monument. Une deuxième arche également détruite correspond à la reconstruction du pont; plus étroite que celle qu'elle remplace, elle mesure 3,85 m de diamètre et son intrados est situé 2,45 m plus haut que le précédent, soit à 3,50 m au dessus du niveau le plus bas du ruisseau. Nous sommes en présence de l'état II de l'édifice. L'état III, le mieux connu et le mieux conservé, a lui-même subi plusieurs transformations. Il correspond au pont visible aujourd'hui. Son arche centrale mesure 4,85 m de diamètre avec un intrados situé à 1,60 m du précédent, soit à 5,10 m, au-dessus du Petit Lembous. Cet état se caractérise par la présence de trois arches intactes, les arches 1 et 2 situées sur la rive sud et l'arche centrale 3, et une arche 4, détruite en 1993 lors de la dernière grande crue du ruisseau, qui permettait d'atteindre la rive nord (fig. 4). Cette spectaculaire superposition d'arches indique de manière claire une suite de modifications successives du pont et de ses accès. Le tablier de l'ouvrage initial devait ainsi être situé à 4,00 mètres plus bas que celui du dernier état.



FIG. 3. ÉLÉVATION ORIENTALE avant les travaux de dégagement.

Plusieurs remarques peuvent être faites à la vue de l'élévation de cet édifice et autant de questions peuvent être posées. On doit admettre que, au moment de l'édification de l'état I du pont, le niveau d'étiage du Petit Lembous était plus bas de 2,00 à 3,00 m environ (5). Cet alluvionnement de la vallée n'est pas exceptionnel et c'est peut-être la remontée du niveau du ruisseau, progressive ou exceptionnelle, qui a amené la destruction du pont qui ne laissait pas suffisamment passer les flots par temps de crue. La reconstruction du pont « primitif » concrétise son rehaussement de 2,45 m. Cet état II de l'édifice témoigne ainsi d'une transformation des abords et des accès. Une véritable chaussée barre la vallée, et il semble bien que malgré la réfection, une nouvelle crue emporte le pont. La mise en œuvre d'un nouveau pont (état III) ne correspond plus à un simple rehaussement. Implanté au même emplacement, le nouvel édifice, beaucoup plus monumental, comprend plusieurs arches et sa surélévation est moindre que la précédente (1,60 m pour 2,45 m). Nous sommes donc en présence d'un barrage percé qui permet exceptionnellement le passage de la crue et qui, en temps normal, laisse passer le ruisseau sous une seule arche.

5. Seule une étude de sédimentologie de la vallée et la mise en œuvre d'une série de carottages transversaux à la vallée permettrait peut-être de mieux connaître la nature et les processus d'alluvionnement.



FIG. 4. LES EFFONDREMENTS DE L'ARCHE 4, vue de l'est.

Les travaux de recherche exécutés

L'approche analytique de l'ouvrage, son nettoyage précis et la compréhension du temps des chantiers ont permis de comprendre les grandes phases de l'édification de ce pont. Des questions d'ordre technique ont alors pu faire place à différentes hypothèses constructives destinées à restituer et reconstituer l'histoire de ce monument. La transformation d'un pont, quand il reste au même emplacement, porte sur deux phénomènes : ses surélévations et ses élargissements successifs (6) qui nécessitent des projets architecturaux et une mise en œuvre d'excellente qualité. Or l'étude archéologique du bâti a permis de constater le manque de liaison entre les matériaux mis en œuvre et la mauvaise qualité des remplissages visibles dans les écoinçons.

Trois sondages ont été réalisés.

Le premier a permis d'étudier l'effondrement de l'arche n° 4 (fig. 5). Si de nombreux fragments du pont se retrouvent à quelques dizaines de mètres en aval dans le lit du Petit Lembous, au pied de l'arche, vingt-sept blocs, correspondant pour la plupart à la voûte, ont été dégagés et nettoyés. Plusieurs de ces blocs montrent des traces de bûchage à rapprocher de celles que l'on peut distinguer sur la face occidentale du monument. Elles indiquent le rétrécissement volontaire de l'ouvrage à un moment précis de son histoire. Ce phénomène de rétrécissement est confirmé par la découverte d'une pile intégralement conservée, la pile D, qui témoigne de la présence d'une cinquième arche dont nous ne connaissons pas la culée, aujourd'hui enfouie sous les remblais anthropisés

6. Par exemple les transformations du pont du Griffoul à Figeac, d'après un dessin de 1866.

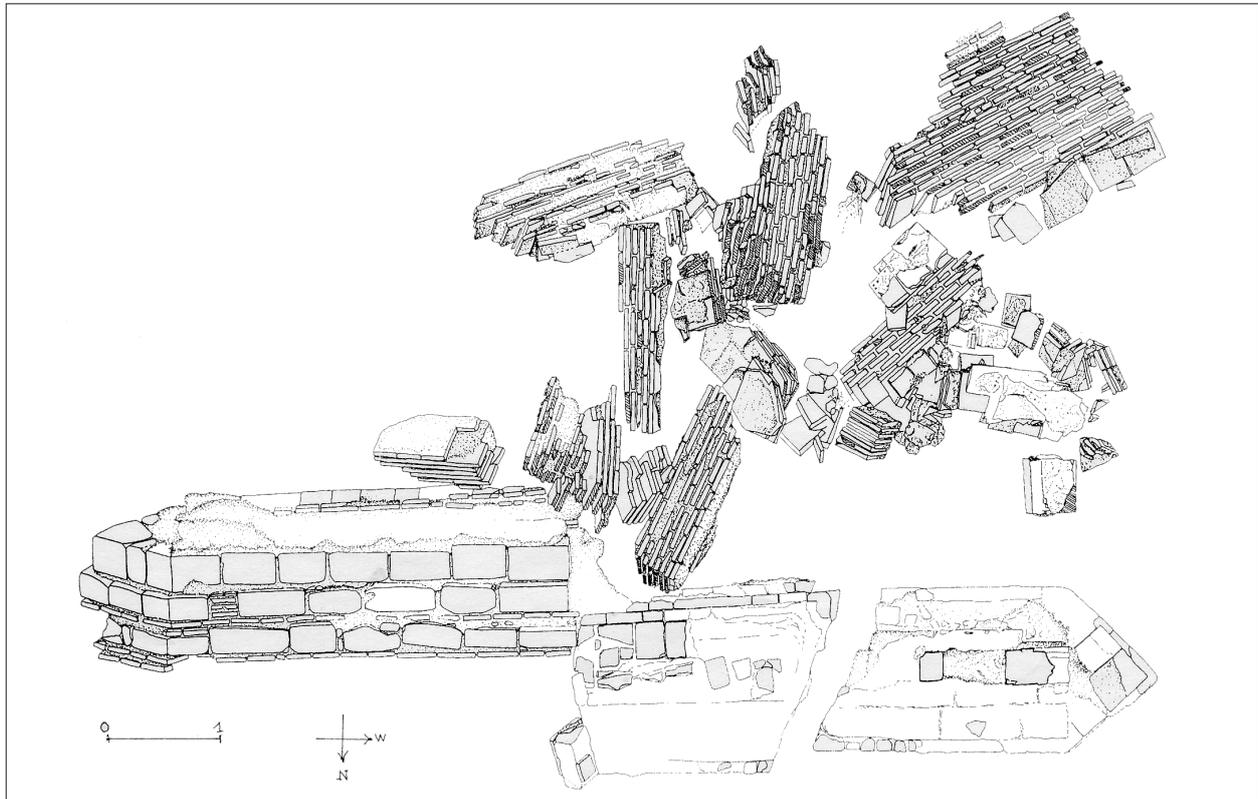


FIG. 5. PLAN DE L'EFFONDREMENT DE LA PILE D, sondage 1.

correspondant à la création de la nouvelle culée de l'arche 4. La pile conserve ses deux becs et se trouve fracturée en trois blocs dont les longueurs cumulées permettent la restitution d'une longueur de 9,00 m hors tout pour une largeur de pont de 7,40 m correspondant à l'état n° 3. L'étude de cette pile indique qu'une première fracture a isolé le bloc occidental suite à un affaissement du sol. À cet instant – une trace de départ de voûte bûché sur le bloc n° 2 le prouve – le pont est volontairement rétréci et l'arche n° 5 abandonnée. Ce n'est que bien plus tard, lors de la dernière grande crue de 1993, que la partie orientale de la pile s'effondre par affouillement, entraînant la chute de l'arche n° 4.

Un deuxième sondage a été réalisé au pied de la pile A. Le dégagement a permis la mise au jour de l'arrière-bec et du départ de l'arche 1. Cette pile de l'état n° 3 est identique à la pile D, d'une longueur hors tout de 9,00 m pour une largeur de tablier du pont de 7,40 m (fig. 6 et 7).

Le troisième sondage a été réalisé à une quarantaine de mètres, à l'emplacement de la voie, au sud de l'ouvrage d'art. L'ancienne route royale de Paris à Toulouse se présente actuellement sous la forme d'un chemin de terre large de dix mètres et surélevé d'un mètre par rapport aux prairies avoisinantes. Deux petits fossés larges de trois mètres environ et peu profonds bordent cette voie. À vingt centimètres de profondeur, une bande gravillonnée compacte correspond à l'état n° 3 du pont; elle est positionnée au-dessus d'un remblais alternant sur 1,00 m de hauteur des couches compactes et deux niveaux d'alluvions liées à des périodes de crue. En dessous un remblai comportant des fragments de mortiers et de briques semble pouvoir être rattaché à la construction de l'état 3. À la profondeur de 1,50 m une bande de roulement composée de sable mêlé à de la chaux correspond altimétriquement à l'état n° 2. Ces deux niveaux de circulation successifs sont venus recouvrir de nombreux niveaux de crue marqués par une alternance de couches de limon argileux et de sable. La bande de roulement de l'état n° 1 n'a pas pu être atteinte et devrait être située selon toute logique à une profondeur avoisinant 3,00 m sous le sol actuel.

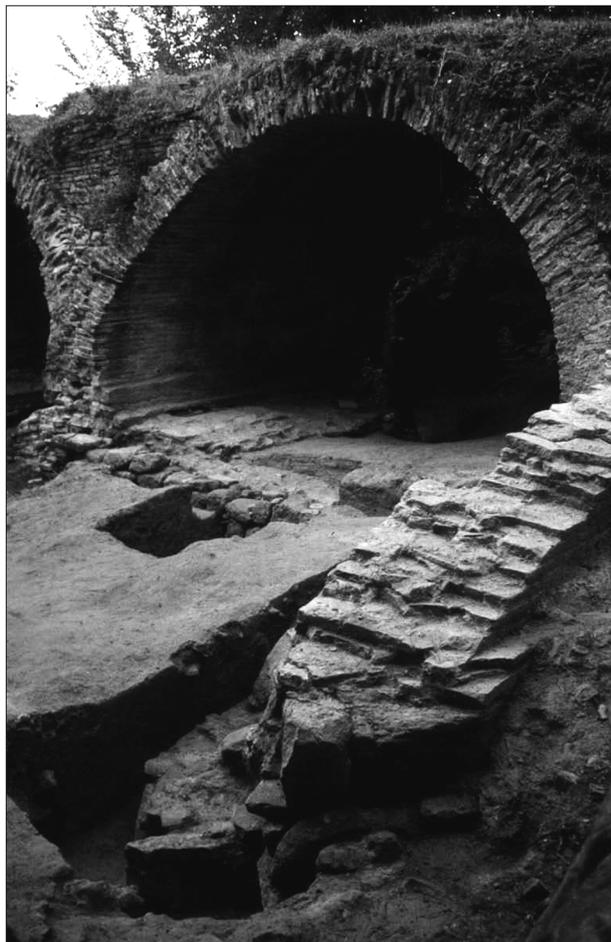


FIG. 6. DÉGAGEMENT DE LA PARTIE AVAL DE LA PILE A, sondage 2.



FIG. 7. ARRIÈRE BEC DE LA PILE A et départ de la voûte de l'arche 1.

Restitutions

L'étude de ce pont a commencé par des recherches d'archives susceptibles de compléter et d'orienter les études de terrain. Un relevé de l'ensemble de l'ouvrage a été réalisé. Compte tenu de l'état de fragilité de certaines de ses parties, notamment du côté des avant-becs en pierre situés en amont, il a été complété par un dégagement et un relevé précis « pierre à pierre » de certaines parties, notamment celles qui se sont effondrées. L'étude des différentes étapes de la construction ainsi que l'approche graphique de sa restitution nous a amené à une reconstitution probable quoique encore hypothétique. Parallèlement à un nettoyage et à un dégagement de l'ouvrage, l'étude des fragments effondrés de l'arche n° 4 a permis la découverte citée plus haut des vestiges d'une pile (D) avec ses avant et arrière-becs (fig. 8). Cette étude a été accompagnée de sondages archéologiques au pied de la pile A (dégagement d'un nouvel arrière-bec amenant la largeur du tablier à plus de sept mètres), mais aussi transversalement sur les voies d'accès afin de comprendre les différentes phases d'élaboration des chaussées nettement surélevées par rapport aux terres avoisinantes. Cet ouvrage majestueux comprenait dans son troisième état (du XVII^e siècle) cinq arches et quatre piles. Sa largeur était de plus de sept mètres et ce n'est que tardivement, au milieu du XIX^e siècle, qu'elle a été ramenée à moins de cinq mètres. Les deux premiers états indiquent, au vu des études actuelles, la présence d'une seule arche. Le pont faisait alors barrage au fond de cette vallée et cela pourrait expliquer ses destructions successives. Celle de l'état n° 3 correspond surtout à des malfaçons et au manque de cohésion entre l'élargissement et le bâti existant.



FIG. 8. L'EFFONDREMENT DE LA PILE D ET DE L'ARCHE N° 4, vue depuis le nord.



FIG. 9. ÉLÉVATION OCCIDENTALE, vue du bûchage de l'arche 3.

Les matériaux et leur mise en œuvre

L'étude détaillée de la pile C a permis de mieux comprendre comment les deux surélévations successives ont été réalisées (fig. 9). Cette culée initiale, lors des deux premiers états, ne se transforme en pile que lors de la dernière grande phase, l'état III. Aucun départ de voûte n'est visible sur sa face nord et la partie inférieure présente de nombreuses réfections tardives qui indiquent bien les travaux de transformation de la face cachée de la culée en pile. Après la première démolition de l'état I, un élargissement du pont est effectué ; il concerne aussi bien le renforcement des deux culées que la transformation du tablier que nous ne connaissons plus. Le nouveau pont est légèrement installé en retrait vers l'aval mais se retrouve en large saillie vers l'amont. Les bâtisseurs accolent à la culée primitive un massif maçonné destiné à soutenir l'ouvrage. L'oubli de réaliser un bon encastrement a eu de graves conséquences qui sont allées jusqu'à la destruction progressive de la nouvelle culée et par conséquent du pont dans son ensemble. La construction du nouveau pont à cinq arches nécessite la transformation de la culée nord en pile (pile 4) dotée d'un avant-bec et d'un arrière-bec conséquents. Apparaît à cet instant l'usage de la pierre qui entre dans la composition des trois assises de ces becs. Deux erreurs de construction sont alors commises : la largeur du pont qui passe à plus de sept mètres est réalisée par l'adjonction, tant du côté aval que du côté amont de maçonneries non liaisonnées à la culée du deuxième état, ensuite les matériaux de qualité comme les briques ou les blocs de pierre parfaitement taillés ne sont considérés que comme du parement. Les effets destructeurs de l'eau des crues répétées et violentes auront donc raison de cette pile, entraînant une destruction partielle du tablier côté amont. Puis, pour sauvegarder l'ensemble, les travaux concernent un rétrécissement volontaire du bâtiment ramené ainsi à une largeur plus raisonnable de cinq mètres environ. Reste aujourd'hui encore les deux porte-à-faux des piles 3 et 4, au-dessus des maçonneries de l'état I, qui menacent l'intégrité de l'ouvrage (fig. 10 et 11).

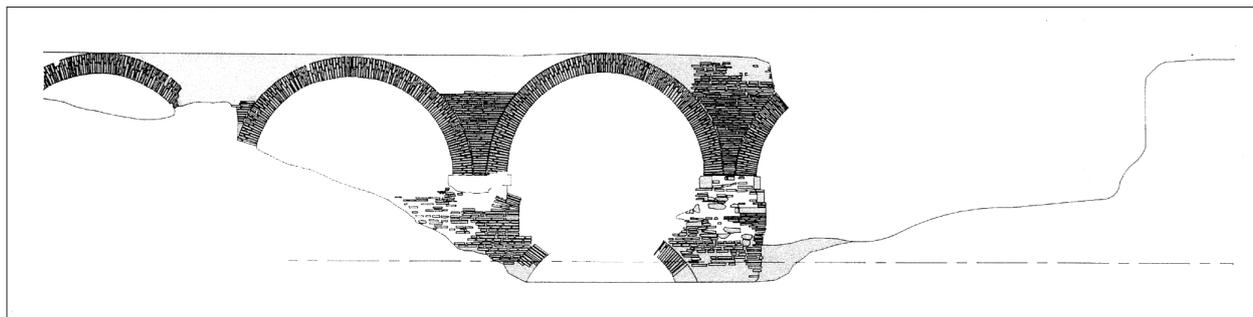


FIG. 10. ÉLÉVATION EST. Relevé P. Roques, Service régional de l'Inventaire.

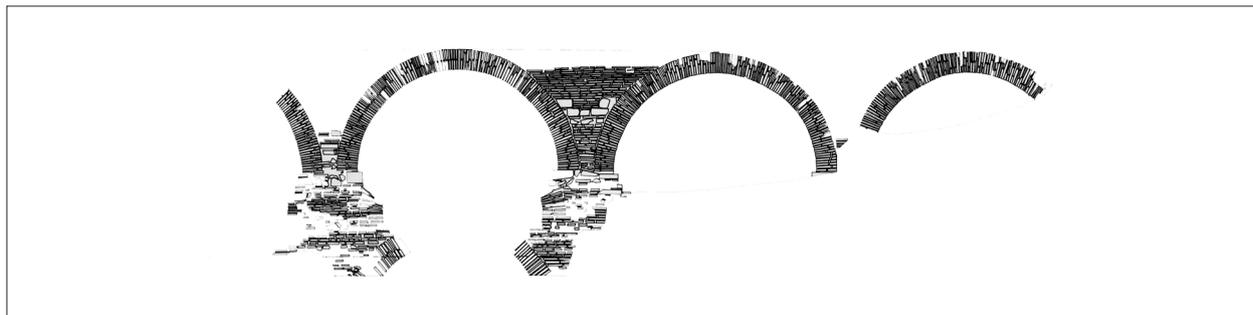


FIG. 11. ÉLÉVATION OUEST. Relevé P. Roques, Service régional de l'Inventaire.

Chronologie et datation

Il est difficile de donner une datation précise à partir de l'analyse des techniques de construction. Seule une approche archéologique des élévations a permis de proposer des phases de construction pour l'édifice. Les sondages archéologiques effectués, au nombre de trois, n'ont pas permis une véritable étude scientifique des différentes unités stratigraphiques identifiées, les crues successives ayant tour à tour apporté et emporté des quantités considérables de matériaux. Ces événements se sont produits au cours des cent cinquante dernières années pendant lesquelles les lits des ruisseaux n'ont plus été entretenus, en particulier là où aucune route importante ne passait plus. Une chronologie relative des différents événements intervenus dans la vie du Pont du Vert peut néanmoins être tentée (fig. 12), notamment à partir de son dernier état dont la construction pourra sans doute être datée par une étude archivistique complémentaire.

État 1

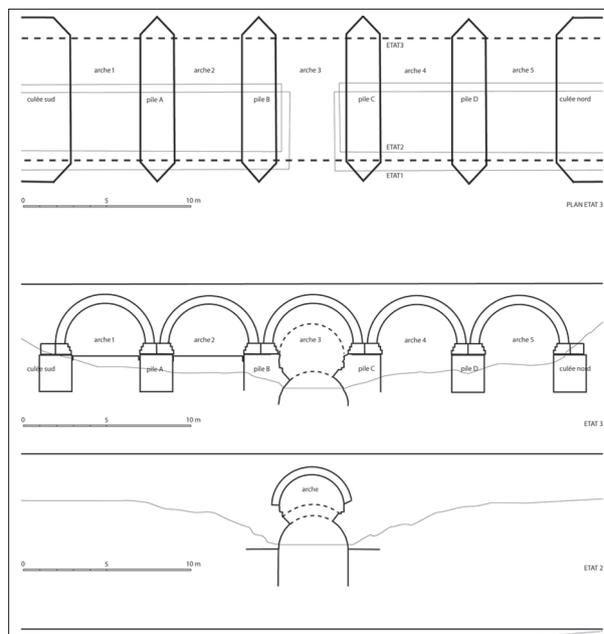
Le pont est constitué d'une seule arche. Une analyse de fragments de charbons, inclus dans le mortier de la voûte, par le procédé physico-chimique du Carbone 14 a permis récemment de donner la date de 1180 (entre 1160 et 1220 avec 1 sigma de calibration) pour l'édification de ce premier ouvrage maçonné. Ce pont ne serait donc pas contemporain de la création de la bastide de Molières par Alphonse de Poitiers vers 1270. La partie restituée de l'arche détruite se trouve actuellement au ras de l'eau au niveau d'étiage, ce qui implique un alluvio-colluvionnement particulièrement important, de l'ordre de 2,00 à 3,00 mètres.

État 2

Un exhaussement du niveau du pont ancien au-dessus du lit du ruisseau est réalisé. Le diamètre de l'arche est légèrement réduit de 4,20 m à 3,85 m. Les piles sont légèrement élargies et partiellement déplacées manifestement après une démolition volontaire ou accidentelle. En retrait vers l'aval de 0,25 m, les piles sont en saillies vers l'amont. Cette saillie de 1,00 m a peut-être reposé sur un massif de soutien qui a été totalement arraché par les flots. De plus le bourrage des écoinçons est réalisé en terre et gravats, matériaux de faible tenue.

État 3

Le pont est reconstruit avec 5 arches. Il est édifié par-dessus le précédent, dont les deux arches extrêmes comportent, aujourd'hui, un élargissement vers l'ouest. Les piles correspondantes (A et D) mesurent alors plus de 7 mètres de large et sont dotées d'avant et d'arrière-becs. Il est difficile, pour des raisons techniques, de penser que la largeur du pont n'ait pas été continue; cependant, le pont de Russac, reconstruit à la fin du XVII^e siècle (7) à une dizaine de kilomètres au nord, au passage de la Lupte avant d'arriver à Castelnau-Montratrier possède un élargissement sur chaque rive sans doute destiné à garer les véhicules en attendant que la voie unique de circulation soit libre. La seconde hypothèse, celle d'une largeur constante de plus de 7 mètres, doit être retenue pour l'ensemble de l'ouvrage. La construction de cet état n° 3, ambitieux, et techniquement complexe n'a pas été réalisée selon toutes les règles de l'art nécessaire. En effet les élargissements des piles, une fois de plus en porte-à-faux, n'ont pas été ancrés aux maçonneries des états précédents, ce qui provoqua à plusieurs reprises des décollements affaiblissant la structure. Sur la face nord de la pile C, une réfection datant du troisième état, juste sous l'avant-bec, indique bien une de ces interventions visant à consolider l'ouvrage.



12. RESTITUTION DES ÉTATS SUCCESSIFS du pont de Molières-Puycornet.

7. LINON G., « Une visite de Castelnau-Montratrier en 1785 », *Bulletin de la Société des études du Lot*, t. 74, 1953, p. 221.

État 4

Le basculement de l'arrière-bec de la pile D, lors d'une crue importante, provoque l'effondrement de l'arche 5. Cette destruction est accompagnée d'apports de quantités importantes de limon et de sable par la rivière. La disparition du tablier et celle de la surface de roulement peuvent être contemporaines de ces événements. L'arche 5 est rebouchée et des travaux sommaires de consolidation consistent à retailler grossièrement la façade aval des quatre arches restantes, sérieusement endommagée par une crue sans doute spectaculaire, et à réduire, en surélevant le niveau de passage des eaux de crue par un seuil submersible, la largeur de l'arche la plus méridionale (arche 1), et à restaurer sommairement les parties détruites (écoinçon de la pile B). Ils ont pu être effectués entre 1838 et 1840, période pour laquelle sont conservés de nombreux actes relatifs à la réfection de l'ancienne route royale, rétablie au statut de route départementale (n° 4) par décret datant de 1813 ; cependant, il n'y est jamais fait mention du Pont du Vert. Aussi le caractère sommaire des réparations effectuées pourrait-il plutôt être consécutif à l'abandon définitif de ce passage ancien en 1879, lorsque le tracé de la route départementale n° 4 de Montauban à Molières est modifié et qu'un nouveau pont est construit 400 mètres en amont de l'ancien ouvrage d'art (8).

État 5

Lors d'une crue spectaculaire du Petit Lembous en 1993, l'eau passant à plus d'un mètre au-dessus du pont, nous assistons à la destruction de l'arche 4. C'est cette même crue qui a emporté plusieurs des maisons en brique crue du village voisin de Sainte-Arthémie, situé au confluent du Petit Lembous et du Lemboulas. Le « pont romain » de Molières ne comporte plus que trois arches de largeur réduite, la circulation n'y est plus possible.

Conclusions

Les recherches menées durant quelques semaines, étalées sur trois années consécutives, n'ont pas pu répondre à toutes les questions que la présence de cet ouvrage ne manque pas de poser. Pour des raisons de sécurité il n'a pas été possible de pratiquer des sondages contre certaines parties de l'édifice et pour des raisons techniques (pose de batardeaux) aucune étude n'a pu être faite au pied des piles B et C : ainsi les fondations du premier pont n'ont pas pu être atteintes. Néanmoins une chronologie relative peut être proposée et une datation absolue envisagée, date (entre 1160 et 1220 ap. J.-C.) qui resterait à contrôler par d'autres prélèvements. La présence d'un pont maçonné en brique un siècle avant la fondation de la bastide de Molières montre l'importance de cette voie maintes fois remaniée et aujourd'hui bien oubliée. Les études menées par différents chercheurs sur le territoire voisin de Castelnaud-Montratier tant sur le site du Souquet (ensemble gallo-romain de grande superficie) que celui de la Truque de Mauréllis (9) (vraisemblablement mentionné en 1040) montrent bien la richesse de cette partie du Bas-Quercy où ce pont semble présenter une importance stratégique majeure.

8. Archives communales de la ville de Molières : registres de délibérations du conseil municipal et séries 10 (chemins vicinaux) et 30 (ponts).

9. HAUTEFEUILLE F., « Castelnaud-Montratier, Truque de Mauréllis/Castelviel », *Bilan Scientifique Régional du Service Régional de l'Archéologie de Midi-Pyrénées*, 2004, p. 109-110.