



HAL
open science

Aux sources de l'archéologie préventive. Grands travaux d'hier et d'aujourd'hui

Didier Bayard, Marc Bouiron

► To cite this version:

Didier Bayard, Marc Bouiron. Aux sources de l'archéologie préventive. Grands travaux d'hier et d'aujourd'hui. Culture et recherche, 2019, Archéologie. Entre ruptures et continuités, 139, pp.39-41. hal-02780210

HAL Id: hal-02780210

<https://inrap.hal.science/hal-02780210v1>

Submitted on 4 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aux sources de l'archéologie préventive

Grands travaux d'hier et d'aujourd'hui

L'extraordinaire développement des réseaux autoroutiers et TGV qu'a connu le pays dans les années 1970 à 2010 a été l'un des principaux vecteurs de l'essor de l'archéologie préventive en France. Financements décuplés, équipes renforcées et professionnelles, méthodes et perspectives scientifiques bouleversées : ces vastes opérations ont servi de catalyseurs et de laboratoires, et conduit à un profond renouvellement de la discipline.

Le territoire national a été le théâtre, au cours des décennies 1970-2010, d'une vague de grands travaux sans précédent qui lui ont permis de se doter de l'un des réseaux d'infrastructures de transport les plus importants de l'espace européen. En un peu plus de trente ans, ce sont plus de 10 000 km d'autoroutes et 2 000 km de lignes de train à grande vitesse qui ont été construits. Ces grands travaux ont entraîné des bouleversements des sols et des sous-sols qu'il est aujourd'hui difficile de quantifier, compte tenu des nombreux effets indirects induits, des centaines de zones d'aménagement et des remembrements qui les ont accompagnés. Les grands travaux ont constitué pour les archéologues l'un des deux grands défis des décennies 1980 à 2000 – l'autre étant celui de l'archéologie urbaine. Opportunité unique pour découvrir et explorer dans toute sa réalité le patrimoine archéologique présent dans ces étendues, ils ont placé les archéologues dans l'obligation morale de s'adapter aux impératifs de la vie économique, notamment ceux des chantiers de génie civil, pour sauvegarder la quintessence scientifique issue de ces opérations.

Après les premières expériences ponctuelles, aussi diverses qu'insolites, des années 1970 et 1980¹, ces travaux ont été précédés à partir des années 1990 par des campagnes de détection de plus en plus systématiques des sites archéologiques menacés de plus en plus systématiques, constituées généralement de tranchées de sondages ouvertes à la pelle mécanique, et par des fouilles préventives menées à des échelles qui étaient inconcevables auparavant. En moins d'une décennie les archéologues se sont imposés comme des interlocuteurs incontournables, amenant peu à peu les aménageurs à prendre en compte les impératifs de l'archéologie en termes de calendrier et de financements, en dépit d'un cadre réglementaire alors pratiquement inexistant. Les financements consacrés à l'archéologie ont été décuplés entre les années 1985 et 2000, atteignant 1 % à 1,5 % du budget total de ces projets à la veille de l'application de la loi sur l'archéologie préven-

tive. La croissance des moyens matériels et humains mis à la disposition des archéologues au fil des projets a permis de stabiliser et de professionnaliser des centaines de personnes qui ont pu dès lors capitaliser le fruit de leurs expériences. C'est ainsi que s'est constitué en une quinzaine d'années un groupe professionnel partageant une culture technique et scientifique commune fondée sur ces acquis, qui constitue aujourd'hui encore le cœur de l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP).

L'apport de ces grands travaux est aussi révolutionnaire sur le plan scientifique, même s'il est plus difficile à mesurer en raison de la carence des publications qui auraient dû suivre ces opérations et qui ont sans cesse été repoussées faute de moyens suffisants et de temps, en raison des urgences imposées par la succession des projets et du déplacement des équipes de région en région. Les bilans qui ont été dressés à l'issue de ces opérations, le plus souvent à l'intention du grand public, rendent très imparfaitement compte du rôle qu'ont joué ces opérations scientifiques dans la constitution des référentiels et des problématiques régionales, portant aussi bien sur les occupations de plein air de la préhistoire ancienne que sur les réseaux d'habitats proto-historiques et antiques, qui dépendaient jusque-là

DIDIER BAYARD

Conservateur régional de l'archéologie adjoint
Ministère de la Culture,
DRAC Hauts-de-France

MARC BOUIRON

Directeur scientifique et technique, INRAP,
UMR 7264 CEPAM

1. On pense notamment à des opérations de valorisation comme l'aménagement de l'archéodrome de Beaune sur l'autoroute A6 qui a beaucoup contribué à populariser l'archéologie.

Bibliographie

Archéologie du TGV Méditerranée, fiches de synthèse, Monographies d'archéologie méridionale, n° 8, 9 et 10, 3 vol., 978 p., Lattes 2002.

Cent mille ans sous les rails - Archéologie de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne 2006, Paris, catalogue d'exposition.

D. Bayard, N. Buchez, P. Depaape (dir.), *Quinze ans d'archéologie préventive sur les grands tracés linéaires en Picardie. Première partie. Revue archéologique de Picardie*, n° 3-4, 2011, 340 p. *Seconde partie. Revue archéologique de Picardie*, n° 3-4, 2014, 324 p.

M. Bouiron, F. Suméra, « Nice, sur le tracé du tramway. Création d'une crypte archéologique », dans : G. Aubin et B. Mandy (dir.), *L'archéologie préventive : une démarche responsable, Actes des rencontres autour de l'archéologie préventive, 21-22 novembre 2012*, Paris, Ministère de la Culture et de la Communication – Sous-direction de l'archéologie, 2014, p. 203-211.

F. Fichet de Clairfontaine, C. Marcigny, « 2 000 hectares aux portes de Caen : comment se renouveler l'histoire d'un territoire, des premiers hommes à l'époque antique », dans : G. Aubin, B. Mandy (dir.), *ibid.*, p. 63-76.



© Denis Gilksman, Inrap : archéologue responsable d'opération ; Denis Gaillard

Diagnosics archéologiques à Marquion
(Pas-de-Calais, canal Seine-Nord
Europe), sur le canal Seine-Nord Europe,
2009.

de découvertes fortuites, de prospections pédestres ou aériennes menées au gré des opportunités et des initiatives de chercheurs principalement amateurs. Le mouvement a été très progressif et s'est diffusé de manière sporadique, mais il a fini par toucher la plupart des régions, entraînant partout le même bouleversement des équipes, des méthodes et des perspectives scientifiques. Il est possible de suivre ses effets au fil des années, avec des opérations phares qui ont marqué les esprits du fait de leur envergure inédite, et considérées comme des étapes importantes par les archéologues : l'autoroute A5 dans le sud de l'Île-de-France dans la décennie 1980-1990, puis le TGV Nord

et les autoroutes A16 et A29 dans le nord de la France, le TGV Méditerranée dans la vallée du Rhône, les autoroutes A83 et A87 en Vendée, le TGV Est...

La couverture progressive de l'ensemble du territoire national, le poids croissant des contraintes environnementales, dont l'archéologie est devenue une composante appréciable, et les difficultés de l'État à dégager les financements pour ces infrastructures expliquent l'arrêt progressif des grands travaux dans la dernière décennie. Les dernières lignes de TGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux ont terminé cette vaste période d'équipement. Les opérations plus récentes correspondent le plus souvent à des complé-

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, UN PROJET HORS NORMES

1. Pour ne prendre qu'un exemple, une expérience de reconnaissance d'une zone test de 60 ha a été effectuée par diverses méthodes géophysiques et la méthode habituelle en tranchées. Les résultats de ces investigations menées en parallèle ont pu être confrontés, constituant la principale base de réflexion existant en Europe sur le rôle possible de la géophysique dans la reconnaissance des sites archéologiques. Ces résultats qui ont été diffusés internationalement ont conduit le CNRA à émettre un avis sur la question.

La recherche de modes alternatifs au transport routier et ferroviaire face au réchauffement climatique a amené l'État à engager un projet de construction d'un canal à grand gabarit reliant le bassin de la Seine aux réseaux du nord de l'Europe. Ce projet hors normes de 106 km de longueur, entre Compiègne et le canal de la Sensée, devait impacter 2 450 à 2 600 ha qui ont fait l'objet d'investigations archéologiques systématiques de 2009 à 2012, avant l'interruption des études et des travaux préliminaires en vue d'une reconfiguration du projet. Cette opération a été l'occasion de lancer de nouvelles expérimentations dans différents domaines, dont certaines retombées sont d'ores et déjà perceptibles¹. Ces investigations ont confirmé l'étonnante densité de la région aux époques anciennes, en mettant en évidence 270 indices de sites sur 1 800 ha, soit un indice pour 6 ou 7 ha, près de 50 indices pour la seule Préhistoire et 190 pour les Âges des métaux. Après plusieurs arbitrages scientifiques et financiers, 93 sites ont été retenus pour une fouille préventive, donnant lieu à d'innombrables découvertes de toutes sortes. L'opération n'est pas terminée. Les diagnostics doivent se poursuivre sur près de 1 000 ha ainsi que les fouilles qui s'imposent. Cette opération constitue d'ores et déjà une référence dans de nombreux domaines archéologiques. ■



© Hervé Fattier. Inrap : archéologue responsable d'opération - Jean-Yves Langlois.

ments d'infrastructures existantes, à des extensions comme la ligne à grande vitesse entre Nîmes et Montpellier ou à des doublages comme l'autoroute contournant Strasbourg ou le doublement de l'autoroute A9 au niveau de Montpellier, avec des investigations archéologiques menées dans des conditions techniques très contraintes nécessitant une coordination technique et scientifique très exigeante. Ces opérations ont montré encore une fois l'importance des grands travaux pour l'enrichissement des connaissances scientifiques sur ces territoires.

Des grands travaux au long cours, les aménagements périurbains

Après l'exploration des cœurs de ville soumis à de très nombreux travaux d'aménagement dans les années 1960 et 1970, c'est leur périphérie qui a progressivement été investie par l'archéologie de sauvetage jusqu'à se projeter, ces dernières décennies, dans les abords les plus lointains. Les voies de contournement se sont multipliées, pendant que de grandes surfaces d'aménagement artificialisaient des centaines d'hectares. Les opérations archéologiques conduites dans ce cadre ont pris, d'une certaine manière, le relais des grands travaux, permettant de sortir des limites habituelles des bandes linéaires de terrassement, de 50 à 100 m de large, et d'explorer dans leur totalité des établissements protohistoriques antiques ou alto-médiévaux. Les travaux menés au long cours dans la plaine de Caen sont exemplaires sur ce point. Les apports multiples des diagnostics et des campagnes

de prospections aériennes systématiques menées depuis une cinquantaine d'années ont pu être intégrés et valorisés scientifiquement dans un important projet collectif de recherche.

Les grandes métropoles régionales ont également fait l'objet de diagnostics systématiques et de fouilles à l'occasion de la création de tramways, qui sont le prétexte à de véritables reconfigurations urbaines. Ainsi, à Montpellier, Nice, Reims, Angers, Strasbourg, Dijon ou Bordeaux, pour ne citer que quelques-unes d'entre elles, de véritables transects archéologiques ont pu être dressés. Ici ou là sont ressortis des vestiges de la période antique, ailleurs d'anciennes fortifications médiévales et modernes. Et souvent ces opérations se sont accompagnées de mise en valeur de vestiges, dont l'exemple le plus ambitieux est peut-être la crypte conservant la fortification de Nice démantelée par Louis XIV.

Par l'ampleur des chantiers liés à ces grands travaux, les opérations archéologiques qui ont été conduites sur leurs emprises ont construit l'archéologie préventive telle qu'elle se réalise de nos jours. Les lignes de TGV, les tracés d'autoroutes ont été autant de démarches pour construire une recherche collective et partagée, traitant des données de plus en plus nombreuses. En traversant le territoire, elles ont fait émerger au hasard de leurs tracés des découvertes inattendues. Pour ne prendre qu'un exemple, ainsi est ressortie l'organisation du territoire à l'époque gauloise, avant la conquête romaine. ■

Les mines de fer du Bois de Beslan à la Milesse (Sarthe, LGV Bretagne), 2013. L'opération archéologique a révélé la présence d'une grande mine de fer exploitée depuis la Protohistoire.