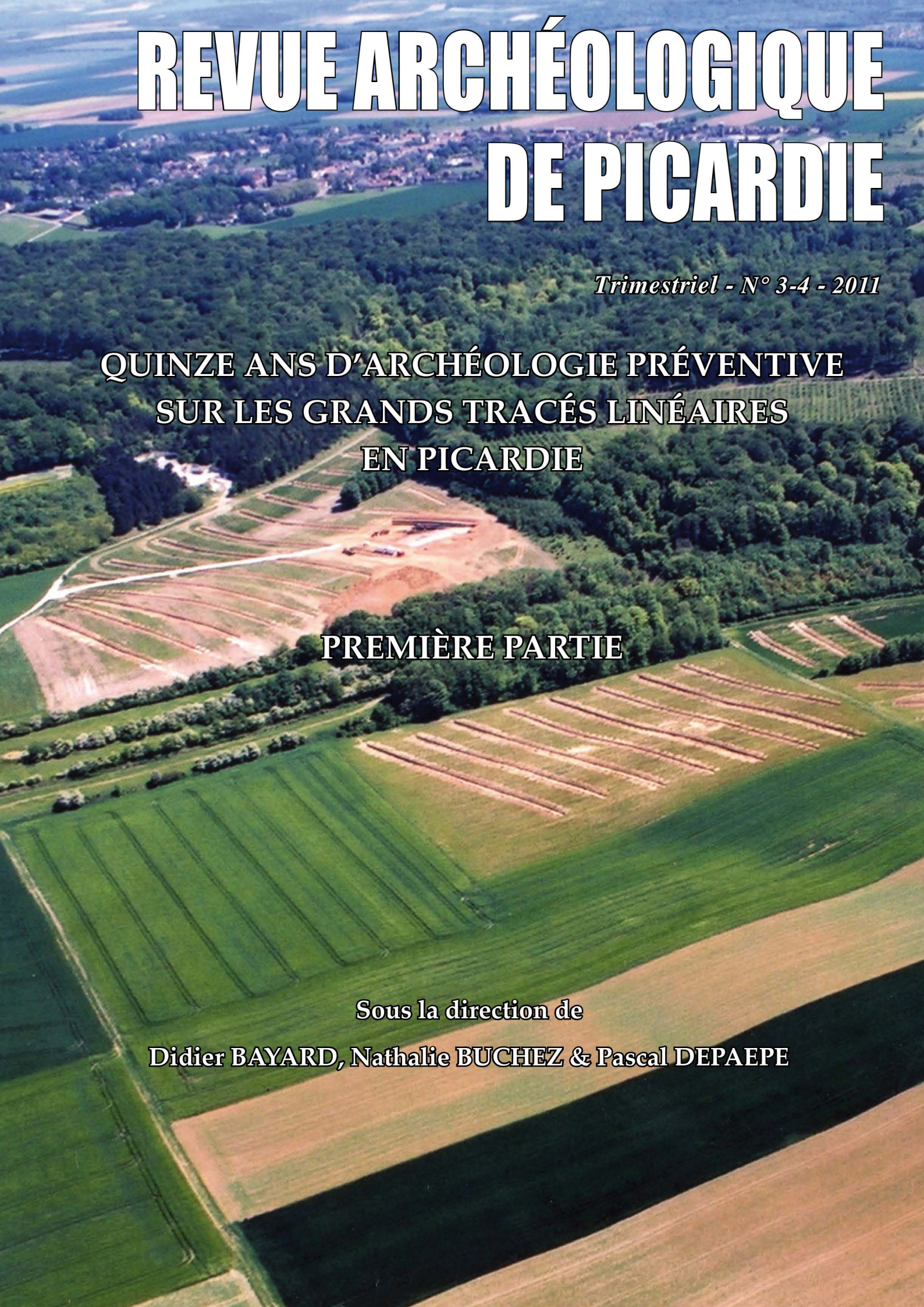


# REVUE ARCHÉOLOGIQUE DE PICARDIE

*Trimestriel - N° 3-4 - 2011*

## QUINZE ANS D'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE SUR LES GRANDS TRACÉS LINÉAIRES EN PICARDIE

## PREMIÈRE PARTIE

Sous la direction de

Didier BAYARD, Nathalie BUCHEZ & Pascal DEPAEPE

# QUINZE ANS D'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE SUR LES GRANDS TRACÉS LINÉAIRES EN PICARDIE

# INTRODUCTION

Didier BAYARD, Nathalie BUCHEZ & Pascal DEPAEPE

## GRANDS TRAVAUX AUTOROUTIERS OU FERROVIAIRES ET ARCHÉOLOGIE, LE CONTEXTE NATIONAL

### GRANDS TRAVAUX AUTOROUTIERS ET FERROVIAIRES EN FRANCE

La France qui ne comptait que 170 km d'autoroutes en 1960 a constitué en une cinquantaine d'années un réseau équivalent à celui de l'Allemagne, le premier européen. Elle en compte aujourd'hui plus de 11 500 km. Cet effort d'équipement a connu deux temps forts, dans les décennies 1970 et 1980 avec la desserte des principales métropoles régionales, puis entre les années 1988 et 2003, dans la perspective de l'ouverture du « grand marché » européen. Les principales caractéristiques du réseau actuel ont été arrêtées dès 1987, lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril (CIADT), et confirmées par le schéma directeur routier national du 18 mars 1988, lequel prévoyait la construction de 2 800 km d'autoroutes en dix ans. Le schéma directeur national de 1992 a amplifié l'orientation autoroutière du schéma de 1988. Il ambitionnait de doter en quinze ans la France d'un réseau national de 12 000 km environ. Les mises en chantier se sont alors accéléré atteignant un rythme annuel de près de 300 km par an. Le rythme a baissé dans les années 2000 en raison des difficultés financières des sociétés d'autoroute dues notamment à la fin du système français de « l'adossement » qui consistait à financer des autoroutes non rentables grâce aux recettes des liaisons rentables, interdit par Bruxelles. 701 km étaient en travaux en 1998, 563 km au 1er juin 2000, 325 au 30 juin 2001. On constate la même décélération avec un décalage de 2 à 3 ans pour les mises en service. 130 km d'autoroute ont été cependant ouverts en moyenne chaque année depuis 2003. Même si les schémas directeurs routiers nationaux successifs n'ont pas été tout à fait réalisés au rythme prévu, la période 1988-2003 a vu la construction de plus de 3 500 km de voies autoroutières.

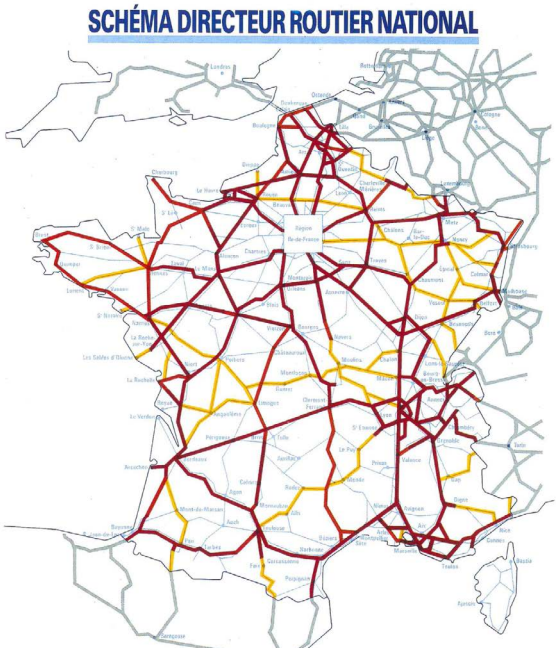
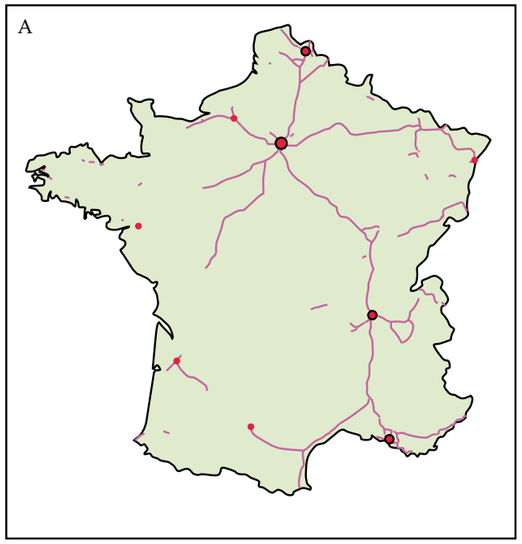
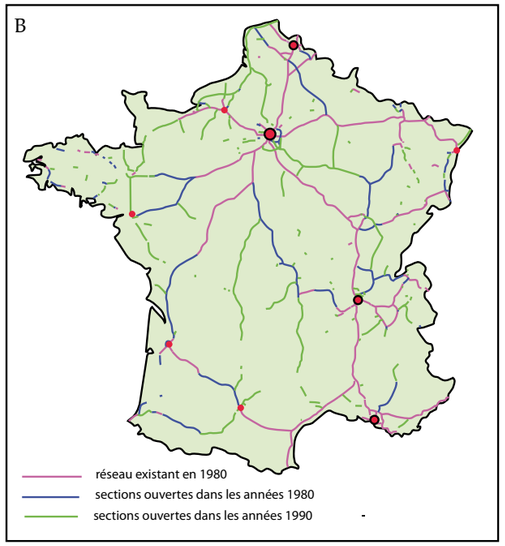



**Fig. 1** - Carte du réseau autoroutier arrêté par le CIADT du 18 mars 1988.

Ces grands travaux ont entraîné dans leur sillage des bouleversements dont le public a pris conscience très progressivement et auxquels il a réagi diversement. L'impact sur les paysages qui était pourtant flagrant, en montagne, mais aussi en plaine avec des remembrements s'étendant sur des centaines de milliers d'hectares, n'a guère suscité de réaction jusqu'aux années 1995-2000. Les difficultés se sont longtemps cantonnées aux relations avec la profession agricole et à la question des compensations apportées par l'aménageur aux pertes de terres agricoles. Les conséquences sur l'environnement naturel, la flore et la faune sauvage, ou sur le patrimoine historique ou archéologique ont attiré l'attention relativement tard. On constate cependant une attention croissante à ces questions en France comme en Europe tout au long de la décennie 1990-2000, comme en témoignent



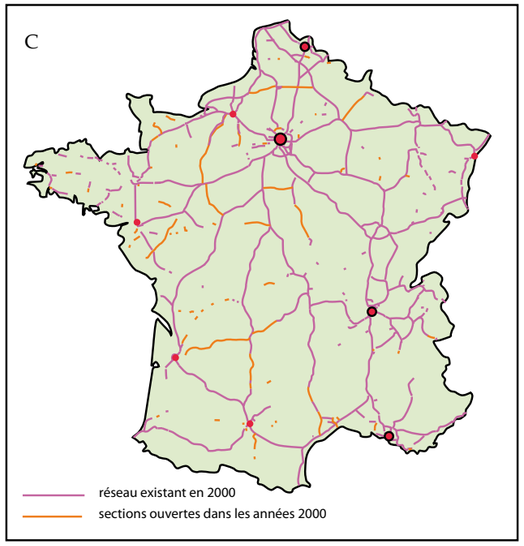




**Fig. 2** - Évolution du réseau autoroutier français.
(A. réseau autoroutier au début des années 1980,
B. extension dans les années 1980 et 1990,
C. extension dans les années 2000).

Source Sénat 2000

*Évolution des mises en chantier de nouvelles sections d'autoroutes depuis 1992 (en kilomètres)*

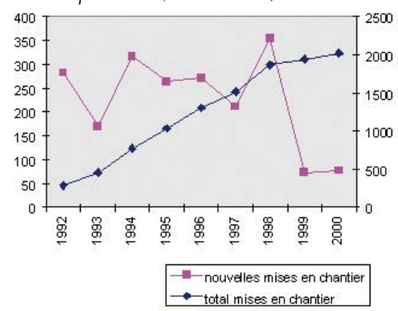



**Fig. 3** - Évolution des mises en chantier de nouvelles sections d'autoroute entre 1992 et 2000.

plusieurs recommandations du Conseil de l'Europe et en particulier la convention de Malte sur la protection du patrimoine archéologique, signée en 1992 par dix-neuf pays. Peu à peu, l'État et les sociétés d'autoroutes ont intégré dans leurs cahiers des charges ces préoccupations, pour tenir compte du renouvellement de la réglementation nationale (décret sur les études d'impact, lois sur l'eau, sur le bruit… et mise en application de la convention de Malte en 1996), mais aussi dans d'autres domaines moins réglementés, pour suivre l'évolution de l'opinion. Des mesures au départ symboliques comme le « 1 % environnement » introduit sur certaines autoroutes au début des années 1990, ou le « 1 % paysage » à partir de 1998, ont fini par atteindre une part substantielle des budgets ; le réseau ESCOTA en PACA estimait la part consacrée à l'environnement au sens large entre 7 et 15 % des charges totales en 2002. C'est dans ce cadre général qu'il faut situer l'émergence progressive d'une archéologie préventive sur les grands tracés linéaires.

Des fouilles archéologiques ont eu lieu sur les autoroutes dès les années 1970, très ponctuellement et dans des circonstances rarement favorables, le plus souvent au gré de relations personnelles. La société Paris-Rhin-Rhône s'est signalée à cet égard dès 1972, avec les fouilles de la nécropole des Bolards, avec les mesures prises pour la conservation de la *villa* romaine de Selongey sur le tracé de l'autoroute A31, puis par une initiative singulière en 1978 : l'aménagement sur une aire d'autoroute d'un « musée de plein air », l'archéodrome de Beaune.





Mais c'est seulement dans la décennie suivante que l'on voit apparaître des projets d'interventions archéologiques plus ambitieux comme sur le tracé de l'A71, entre Orléans et Clermont-Ferrand (Rialland 1989 ; Daugas 1994 ; Ferdière & Rialland 1994). Ils se multiplient dans la seconde partie de la décennie pour devenir systématiques à partir des années 1988-1990.

Un constat globalement similaire peut être fait pour les lignes de train à grande vitesse malgré quelques spécificités ; les projets étaient moins nombreux mais de plus grande taille. 2 000 km de lignes à grande vitesse ont été construites en trente-cinq ans. Les travaux sur les premières lignes, la LGV Sud-Est entre Paris et Lyon dans les années 1976-1980 et les LGV Atlantique et Rhône-Alpes, entre 1986 et 1989, sont intervenus trop tôt pour donner lieu à de véritables recherches archéologiques cohérentes. Les travaux du TGV Nord ont marqué les esprits en 1989-1990 par leur ampleur, près de 450 km avec l'interconnection d'Île-de-France, et pour la première fois un budget important accordé à l'archéologie au terme de longues négociations, 65 MF.

Les régions du Sud-Est ont découvert les grands travaux et leur corollaire archéologique un peu plus tard, dans les années 1994-1997, avec le TGV Méditerranée. Les fouilles archéologiques y ont manifestement bénéficié des progrès accomplis depuis le TGV Nord, le parti pris de publier rapidement les premiers résultats sous forme de fiches de site synthétiques précédées d'une brève présentation par grande période explique sans doute qu'elles aient abouti à l'une des rares publications scientifiques d'ensemble parues sur ces grands travaux (*Archéologie du TGV Méditerranée 2002*). Le nombre de chercheurs institutionnels impliqués dans le projet et le niveau de formation des étudiants recrutés est peut-être également à l'origine de ce succès.

Le projet de la LGV Est entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt en Lorraine a souffert d'une longue gestation ; les négociations ont débuté avec la SNCF dès 1990 avec le principe d'une enveloppe financière fermée sur les bases de discussion du TGV Nord et les investigations ne sont intervenues que dix ans plus tard dans un environnement totalement différent, avec un cadre juridique inadapté à une enveloppe pré-définie, celui de la toute nouvelle loi sur l'archéologie préventive, et des objectifs de coûts dépassés. Si les fouilles se sont déroulées à peu près normalement sur les emprises de la ligne proprement dite, soit 2 000 ha, les difficultés devinrent insurmontables pour les zones d'emprunt et de dépôt dont la surface avait été sous-estimée et qui finit par atteindre 1 000 ha. Bien que sept années se soient écoulées depuis la fin des travaux de terrain il est encore difficile de

**Fig. 4** - Carte du réseau des LGV en France.

faire le bilan de ce projet dans la mesure où les derniers rapports finaux d'opération ont été rendus récemment et les publications sont encore rares (*Cent mille ans sous les rails - Archéologie de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne 2006* ; Malrain *et al.* 2010 ; Vanmoerquerque 2009). Les fouilles de la LGV Rhin-Rhône menées dans les années 2004-2008 ont bénéficié pleinement du cadre juridique actuel.

## LES ARCHÉOLOGUES ET LES GRANDS TRAVAUX

Pour les archéologues, les grands travaux sur les tracés linéaires ont constitué avec l'archéologie urbaine l'un des deux enjeux majeurs des décennies 1980 et 1990. Ces énormes projets représentaient une opportunité extraordinaire de faire enfin de l'archéologie « grandeur nature », avec des volumes de financement sans commune mesure avec les niveaux atteints jusque là par les subventions du ministère chargé de la culture. Mais ce ne fut pas sans difficultés, ni contreparties. D'une manière générale, les archéologues ont dû s'adapter et beaucoup apprendre, apprendre à respecter les calendriers qui leur étaient imposés, concevoir des procédures qui n'existaient pas auparavant, apprendre à évaluer leurs besoins réels et à respecter les budgets octroyés, quitte à faire des sacrifices en laissant sciemment détruire des sites que les budgets ne permettaient pas de fouiller…

Chaque nouveau projet faisait l'objet entre l'État (ministère de la Culture et éventuellement l'AFAN) et l'aménageur d'une convention dont les termes étaient négociés parfois âprement, avec la

perspective en cas de blocage, le plus souvent sur le calendrier et le financement, d'arbitrages finaux assez aléatoires. Le compromis adopté prévoyait généralement le recrutement d'une équipe d'archéologues contractuels forte de plusieurs dizaines de personnes plus ou moins expérimentées et rassemblée autour d'une coordination autonome, d'une durée de vie réduite à la durée des travaux, soit de 2 à 4 ans. Il a été possible dans les cas les plus favorables de maintenir ces équipes très volatiles sur deux ou trois sections d'une même autoroute, de les intégrer et de conserver les acquis de l'expérience précédente. Ailleurs, les progrès ont été réalisés au fil de la décennie, au rythme des migrations des archéologues contractuels d'une autoroute à l'autre, par-delà les limites administratives.

La professionnalisation de « l'archéologie de sauvetage », qui s'appuyait principalement sur les bénévoles jusque là, s'est immédiatement imposée comme une nécessité incontournable pour répondre aux contraintes imposées par ces projets limités dans le temps. Avec la professionnalisation, les besoins en financement ont explosé. La mise en conformité progressive de l'AFAN avec la législation du travail et le respect des règles d'hygiène et de sécurité sur les chantiers, l'assujetissement à la TVA, les efforts de la sous-direction de l'archéologie et de l'AFAN pour normaliser ces opérations et leurs résultats (par exemple sur le contenu des rapports de fouille), la multiplication des découvertes de sites entraînée par l'amélioration des méthodes de détection sont autant de facteurs qui expliquent la croissance exponentielle des budgets. Le coût des interventions archéologiques a pratiquement décuplé sur les autoroutes sans pouvoir répondre à la totalité des besoins, passant de 50 - 100 000 F/km entre 1985 et 1990 à des niveaux de 500 000 F/km vers 2000, atteignant ou dépassant parfois le million de francs (ou les 150 000 €) dans les projets établis dans les années suivantes. Les repères sont moins nombreux pour le ferroviaire mais les niveaux sont comparables. Le coût moyen au kilomètre était de l'ordre de 150 000 F en 1990 sur le TGV Nord et de 430 000 F sur la LGV Est dix ans plus tard. Comment s'étonner dans ces conditions que les budgets négociés avec les aménageurs dans la première moitié de la décennie et spécialement dans les premières années se soient avérés insuffisants pour fouiller la totalité des sites mis au jour, voire même pour finaliser les rapports de fouille des sites explorés ?

La multiplication des chantiers, la succession des projets dans une même région pendant plusieurs années ont entraîné un bouleversement des pratiques et des perspectives scientifiques. L'apparition d'une archéologie extensive fondée sur de vastes décapages en est la principale illustration, elle a été vécue dans beaucoup de régions comme une véritable révolution. Le renouvellement a touché de nombreux autres domaines. Malheureusement, l'enchaînement rapide et incessant des chantiers a rarement permis de faire le bilan méthodologique et scientifique de ces innovations, de sorte qu'il est pratiquement impossible aujourd'hui de mesurer les apports des grands travaux aussi bien sur le plan national qu'au niveau régional. D'ailleurs les situations régionales sont extrêmement variées. Si les grands travaux ont touché tour à tour la plupart des régions françaises, leurs incidences diffèrent sensiblement selon la date et la durée des projets. Avant les années 1987-90, ces opérations étaient trop « exceptionnelles » pour modifier véritablement les pratiques et les équilibres régionaux. Les grands travaux autoroutiers n'ont pleinement joué leur rôle d'entraînement que dans les région touchées dans les années 1990. Les effets se sont réduits dans les années 2000 avec la baisse du rythme de construction des autoroutes et la mise en application des lois du 17 janvier 2001 et du 1er avril 2003 sur l'archéologie préventive a changé profondément les données du problème. Bien d'autres facteurs ont contribué à maintenir les disparités régionales en dépit des essais d'harmonisation, la place relative du CNRS et des universités dans le tissu local et leur investissement dans ces recherches, l'importance relative des « écoles » et des spécialités chronologiques au sein des services régionaux de l'archéologie ou des coordinations AFAN, conditionnant parfois des approches fortement divergentes.

D'une manière générale, l'intégration de ces énormes opérations a posé aux services régionaux de l'archéologie un défi qui n'a pas toujours été relevé avec succès. On a parfois l'impression d'expériences éphémères déconnectées des problématiques régionales, mises en œuvre par des équipes majoritairement extérieures à la région, oubliées avec l'éparpillement de l'équipe ou son départ pour une autre destination. Le foisonnement des expériences et le caractère inabouti de nombreuses opérations explique que le bilan scientifique de ces quinze ans d'archéologie préventive sur les grands tracés linéaires soit si difficile à établir. Même si les problèmes liés au cadre réglementaire et au financement de l'archéologie ont perdu de leur acuité pour les archéologues, grâce à la loi sur l'archéologie, les questions ne manquent pas et ressurgissent ça et là au gré des projets. Il est probable que la question de la place de l'archéologie sur les grands projets à venir, de son financement, de ses méthodologies, voire de ses objectifs, reviendra tôt ou tard au premier plan





## GRANDS TRAVAUX ET ARCHÉOLOGIE EN PICARDIE

La Picardie, région de transition entre Paris et les conurbations du Nord de l'Europe, a évidemment été touchée à plusieurs reprises par les grands travaux d'infrastructures de transport, autoroutes et lignes de train à grande vitesse, spécialement pendant la période cruciale des années 1988-2003. Si l'autoroute A1 Paris - Lille a traversé la région dans les années 1963-1967 sans qu'il ne fût effectué la moindre fouille archéologique préalable, la construction du reste du réseau, plus de 400 km, coïncide globalement avec l'essor de l'archéologie préventive en France. L'autoroute A26 correspond à ses prémices, dans les années 1982 à 1987. Les fouilles sur les autoroutes A28 et A16 ont été éclipsées par celles du TGV Nord, mais ont commencé sensiblement au même moment, en 1988 ou 1989, et ne se sont terminées qu'en 1995 pour la seconde. Elles se sont poursuivies sur les trois sections picardes de l'autoroute A29 entre 1994 et 2003.

Les fouilles des lignes de train à grande vitesse encadrent chronologiquement cette série, le TGV Nord en 1988-1991 et le TGV Est, en 2001-2003, 2002 pour la Picardie.

Les grands travaux ont apporté en Picardie comme ailleurs leur lot de bouleversements. On peut estimer à plus de 6 500 ha le total des surfaces directement affectées par ces ouvrages. Les remembrements consécutifs ont touché plus de 150 000 ha. Ici aussi, les réactions sont longtemps restées limitées au monde agricole qui était touché

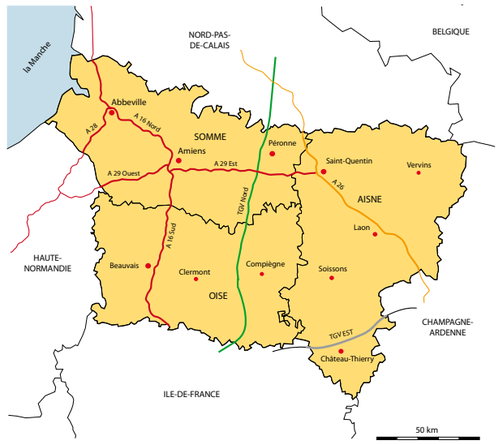



**Fig. 5** - Carte des autoroutes et lignes de TGV en Picardie.

dans son outil de travail. Outre la disparition de plusieurs dizaines d'exploitations, la succession régulière de ces grands travaux a entraîné une hausse continue du prix des terres agricoles qu'a tenté d'enrayer le ministère des Finances en fixant aux aménageurs (DDE ou sociétés d'économie mixte) des objectifs de prix d'achat difficiles à tenir. Les syndicats agricoles ont tenté de peser sur les négociations avec les aménageurs en bloquant au besoin à plusieurs reprises le démarrage des travaux.

**L'autoroute A26**, appelée communément «autoroute des Anglais», permet de gagner Troyes depuis Calais et rejoindre ensuite l'axe Rhône-Saône en contournant Paris. Elle est composée de deux tronçons séparés par l'autoroute A4 entre Reims et Châlons-en-Champagne. Le premier jusqu'à Reims est entièrement concédé à la SANEF. Les dix sections qui le composent ont été construites progressivement entre 1974 et 1989. Quatre se situent partiellement ou en totalité en Picardie : La Vacquerie - Saint-Quentin-Nord, Saint-Quentin-Nord - Saint-Quentin-Sud, Saint-Quentin-Sud - Laon, Laon - Thillois.

Les autoroutes A16, A28 et A29 font partie du « Plan Routier Transmanche » adopté par le CIADT du 13 avril 1987 et approuvé par le décret du 18 mars 1988.

**L'autoroute A16** concédée à la SANEF, comprend quatre sections mises en service successivement entre octobre 1994 et mai 1998 : L'Isle d'Adam - Amiens-Sud, Amiens-Sud - Amiens-Nord (appelée également contournement ouest d'Amiens), Amiens - Abbeville, Abbeville - Boulogne-sur-Mer.

**L'autoroute A28** est composée de plusieurs tronçons disjoints et de natures différentes. La section Neufchâtel-en-Bray - Abbeville est sans péage et à maîtrise d'ouvrage État : elle comprend plusieurs sous-sections dont les mises en service se sont échelonnées dans le temps. Pour la Picardie, la rocade d'Abbeville, et la sous-section de Blangy-sur-Bresle - Abbeville ont été construites entre 1988 et 1994.

**L'autoroute A29** dont la réalisation a été concédée à la SAPN et à la SANEF est constituée de trois tronçons distincts séparés respectivement par quelques kilomètres de l'autoroute A28 et de l'A16. Seuls les tronçons est concernent la Picardie. Ils comprennent trois sections mises en service successivement entre avril 1998 et janvier 2005, Neufchâtel-en-Bray - Amiens, Amiens-Ouest - Amiens-Est et Amiens - Saint-Quentin. La section Amiens-Ouest - Amiens-Est fait partie de la Rocade d'Amiens et à ce titre a été construite par l'État. Elle est cependant rentrée dans la concession SANEF en 2004 tout en restant gratuite

| ouvrage | section | Investigations archéologiques* | Début de la construction | Date d'ouverture | Longueur de la section (*en Picardie*) |
|---|---|---|---|---|---|
| A26 | La Vacquerie - Saint-Quentin-Nord | Juillet 1982-début 1983 | printemps 1983 | 24 juillet 1985 | 24 km<br>*19 km* |
| A26 | Saint-Quentin-Nord - Saint-Quentin-Sud | | | 25 novembre 1985 | *10 km* |
| A26 | Saint-Quentin-Sud - Laon | Printemps 1985 | Printemps 1985 | 1er juillet 1987 | *36 km* |
| A26 | Laon - Thillois | 1986-1987 | Printemps 1987 | 24 mars 1989 | 43km<br>*35 km* |
| A28 | Rocade ouest d'Abbeville | 1988 | 1988 | 17 décembre 1991 | *11 km* |
| A28 | Abbeville - Blangy-sur-Bresle | 1989-1991 | Printemps 1989 | 18 juin 1994 | *18,5 km* |
| TGV Nord | | 1988-1991 | 1991 | 15 juin 1993 | 333 km<br>*115 km* |
| A16 | L'Isle Adam - Amiens | 1990-1992 | 1992 | 20 oct. 1994 | 96 km<br>*87 km* |
| A16 | Contournement ouest d'Amiens | 1990-1993 | Fin 1993 | 26 juin 1995 | *10 km* |
| A16 | Amiens - Abbeville | 1990-1994/1995 | Début 1995 | 15 mai 1998 | 116 km<br>*68 km* |
| A16 | Abbeville - Boulogne-sur-Mer | | | | |
| A29 | Rocade sud d'Amiens | 1994-1995 | 1995 | 28 avril/<br>10 juin 1998 | *8,2 km* |
| A29 | Amiens - Saint-Quentin | 1996-1999 | 1999 | 28 juin 2001 | *63 km* |
| A29 | Neufchâtel-en-Bray - Amiens | 2001-2003 | 2003 | 14 janvier 2005 | 58,4 km<br>*37 km* |
| TGV est | | 2001-2004 | 2002 | 11 juin 2007 | *37 km* |
| **Total autoroutes (*en Picardie*)** | | | | | ***404 km*** |
| **Total LGV (*en Picardie*)** | | | | | ***152 km*** |

*travaux de terrain

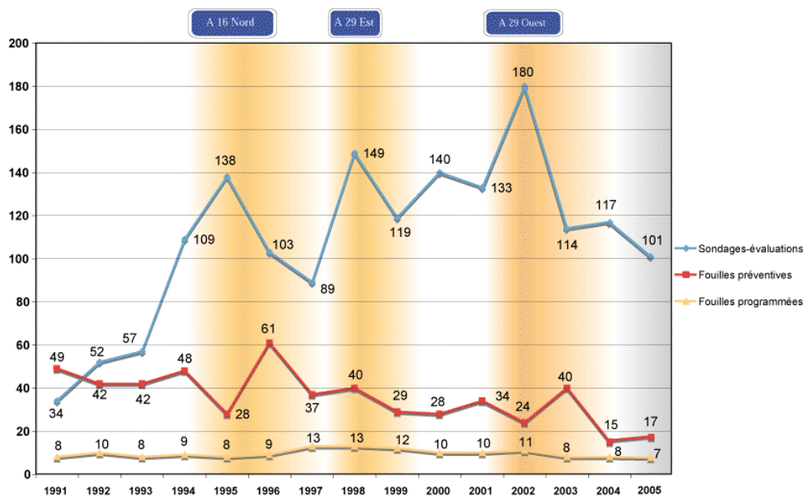



**Fig . 6** - L'activité archéologique en Picardie au rythme des grands travaux (*cf. La recherche archéologique en Picardie* 2005).





Les archéologues se sont invités à la table des négociations à partir de 1986. Pendant une quinzaine d'années, les grands travaux linéaires ont constitué l'une des trois composantes principales de l'archéologie régionale par le nombre et l'ampleur des opérations, par les découvertes, et la première source d'emploi (fig. 6), (*cf. La recherche archéologique en Picardie* 2005). Sans compter les études préliminaires, études documentaires et prospections, les grands travaux ont donné lieu à plus de 270 opérations, se partageant entre fouilles d'évaluation pour les deux tiers et fouilles approfondies (sauvetages urgents/fouilles préventives). Sur les quelques 300 sites identifiés comme tels, 92 ont fait l'objet d'une fouille approfondie (opérations qualifiées de sauvetage urgent ou fouille préventive). On peut estimer les surfaces ouvertes à plus de 100 ha pour les seules fouilles. Les sommes investies dans l'archéologie sont considérables, de l'ordre de 45 millions d'euros (valeur 2010), soit l'équivalent de sept années du budget actuel de l'INRAP pour la région.

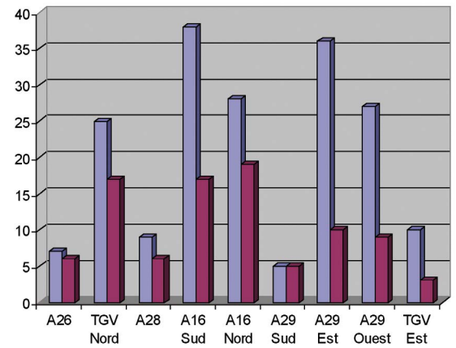



**Fig. 7** - Nombre d'opérations par tracé (évaluations en bleu, fouilles en rouge).

## UN CONTEXTE RÉGIONAL FAVORABLE

Le contexte régional en pleine mutation a indéniablement facilité l'intégration de ces opérations aussi bien dans les problématiques scientifiques que dans les pratiques et le paysage social. La recherche archéologique en Picardie avait bénéficié dans les années 1960-70 d'un renouvellement des méthodes et des connaissances dans plusieurs domaines qui se sont avérés décisifs pour faire face aux grands travaux. Les prospections aériennes menées par Roger Agache sans interruption depuis le début des années 60 et leur diffusion auprès d'un large public ont fait prendre conscience de la richesse archéologique incroyable du Plateau Picard. La publication de *La Somme pré-romaine et romaine* en 1978 a posé les bases d'une problématique des occupations antiques au sens large qui reste encore aujourd'hui incontournable (Agache 1978). L'enregistrement de milliers de sites avérés dans la carte archéologique a mis à la disposition des archéologues des arguments de poids pour convaincre les aménageurs et a fortement induit la conception même des opérations pendant longtemps.

Autre innovation déterminante, l'archéologie extensive a été mise en pratique pour la première fois en France dans la vallée de l'Aisne en 1972. Les premiers grands décapages ont bouleversé l'image que l'on se faisait des sites archéologiques en mettant en évidence sur des hectares, y compris sur des sites que l'on pensait arasés, toutes sortes de vestiges, fossés et tranchées de palissade, fosses, batteries de silos, et toute une architecture sur poteaux plantés. Le programme de la Vallée de l'Aisne mené par l'URA12 du CNRS et l'université de Paris I qui constituait le principal chantier-école du Nord de la France a permis de diffuser largement les techniques des grands décapages et des fouilles en aire ouverte auprès des protohistoriens régionaux mais aussi des spécialistes de périodes plus récentes, antiquisants et médiévistes. Le développement du programme sur plusieurs décennies a par ailleurs nourri et élargi les problématiques du Néolithique jusqu'à la fin de la Protohistoire et constitué un référentiel détaillé pour de nombreuses périodes.

Dans le même temps, les recherches sur le Paléolithique et le Mésolithique connaissaient en Picardie un renouveau avec une forte composante environnementale. Les progrès réalisés dans la connaissance des contextes sédimentaires se sont très vite avérés décisifs pour la détection et la compréhension des gisements pléistocènes et ont été utilisés dès les premières fouilles du TGV Nord pour l'élaboration d'un cadre chronostratigraphique des occupations préhistoriques.

Le paysage humain était lui-même en pleine mutation, avec des recrutements récents d'archéologues, par le CNRS, les directions régionales des Antiquités, les conseils généraux, des associations comme le CRAVO. Les recrutement étaient encore très limités, mais les pôles qui se sont constitués autour de petits groupes à Amiens, Compiègne et dans la Vallée de l'Aisne ont aggloméré un vivier d'étudiants et de jeunes amateurs, pour beaucoup dans l'attente de contrats. Ce personnel permanent s'est fortement impliqué dans les premières années sur le TGV Nord, les autoroutes A16 Sud ou A28 avant de laisser la place aux contractuels, en tout cas sur le terrain, et a fortement contribué à fixer les principales caractéristiques de ces opérations. Beaucoup ont continué à suivre les grands travaux et concouru à y maintenir les approches initiales. C'est également dans les années 1985-90 que les nombreux contacts et collaborations entre les différents pôles d'attraction ont fait émerger l'idée d'une communauté archéologique régionale, certes formée de plusieurs familles, mais partageant des conceptions communes (fouilles extensives en aire ouverte et interdisciplinarité…) et fortement concernée par les grands projets en cours.

## HISTORIQUE DES OPÉRATIONS

Comme dans le reste de la France, les conditions des interventions archéologiques sur les grands travaux ont beaucoup évolué entre les années 1983-1986 (fouilles de l'autoroute A26) et 2001 (fouilles de l'autoroute A29 Ouest et du TGV Est), déterminant fortement la qualité des résultats scientifiques obtenus. Les financements, notamment, ont été multipliés par un facteur 100, permettant le passage progressif d'un traitement ponctuel strictement réservé aux sites incontournables, repérés le plus souvent avant le début des travaux de terrain, à une approche extensive s'intéressant à l'ensemble des vestiges d'occupation, quel que soit leur caractère spectaculaire. Cette évolution s'est dessinée peu à peu, chaque opération constituant une étape particulière qu'il convient d'analyser en soi. Il serait illusoire de vouloir dresser un bilan d'ensemble des résultats scientifiques sans prendre en compte les caractères propres à chaque projet.

### L'autoroute A26, les premiers contacts avec les grands travaux

L'autoroute A26 Calais-Reims offre une excellente illustration des débuts de l'archéologie préventive sur les grands chantiers linéaires. Elle met en évidence l'importance des conditions locales préexistantes sur les différentes stratégies adoptées au fil du temps. Les quatre sections qui traversent le département de l'Aisne ont été construites progressivement du nord-ouest vers le sud-est. Les interventions archéologiques sont restées extrêmement réduites jusqu'en 1986. Sur les 29 km des deux premières sections, les investigations se sont concentrées sur le site de la Cologne, une maison forte connue de longue date et traversée de part en part par le tracé de l'autoroute. La fouille a été conduite par la direction des Antiquités historiques (service régional de l'archéologie/SRA) à la manière d'une « opération-commando » projetée à 80 km de ses bases amiénoises. Avec un financement de 200 000 F de l'aménageur, la SANEF, il était possible d'envisager la fouille complète du site, mais avec un apport de bénévoles. Elle a été réalisée en deux campagnes, durant l'été 1982 avec des fouilleurs bénévoles, puis avec un agent du service et deux ou trois salariés jusqu'à la fin de l'hiver. Les quelques sondages effectués par ailleurs sur la base des résultats des prospections pédestres s'étant avérés décevants, les investigations en restèrent là, moyennant quoi, après de nombreux mois d'étude et malgré un budget extrêmement réduit, la fouille put être publiée (Bayard 1989a). La section Saint-Quentin-Sud - Laon qui traversait un « désert archéologique » ne donna lieu à aucune investigation digne d'être notée. Les prospections avaient été confiées en grande partie à une association locale qui ne découvrit aucun site. On peut légitimement s'interroger sur la validité de ces résultats à la lumière des prospections menées huit ans plus tard sur le tracé de l'autoroute A29 dans un contexte géo-pédologique comparable, à l'ouest de Saint-Quentin. L'un des deux sites antiques détectés par le SRA à l'extrémité orientale de la section, à Rémy, ne fit l'objet que d'une évaluation très rapide.

La dernière section traversait la vallée de l'Aisne dont le potentiel était déjà bien connu. De plus, un sauvetage programmé financé par l'État était en cours depuis 1984 à Juvincourt-et-Damary, à l'emplacement d'un site du haut Moyen Âge découvert dans les années 1970 et directement menacé par le passage de l'autoroute (Bayard 1989b). Fort des preuves incontestables de la richesse archéologique du secteur accumulées depuis plus de dix ans, en particulier à Juvincourt-et-Damary, de la présence d'équipes de chercheurs, grâce aussi à son expérience du monde des travaux publics, Jean-Claude Blanchet qui était directeur des Antiquités, obtint de l'aménageur des financements suffisants pour lancer des interventions variées : prospections plus ou moins expérimentales et fouilles ponctuelles, menées, il faut le signaler, sans réelle coordination, par les principaux intervenants du secteur, l'URA 12 du CNRS-université de Paris I, l'université de Durham et la direction des Antiquités (service régional de l'archéologie). Les prospections pédestres menées par les équipes de l'URA 12 et de Durham amenèrent la découverte d'une dizaine de sites dont cinq furent fouillés.

Le budget octroyé par la SANEF, 980 000 F, porté à 1 480 000 F par un avenant à la convention s'avéra finalement juste suffisant pour réaliser les fouilles et les premiers traitements post-fouille.

| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Athies-sous-Laon | *Bois d'Empreville* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Coucy-les-Eppes | *Chemin de Sissonne* | Époque romaine | É. Binet |
| Amifontaine | *Le Petit Ranicourt* | Protohistoire ancienne | P.-A. De La Briffe - I. Sidera |
| Juvincourt-et-Damary | *Le Gué de Mauchamp* | Haut Moyen Âge | D. Bayard |
| Condé-sur-Suippe | *De Profondis* | Protohistoire ancienne | P.-A. De La Briffe - I. Sidera- C. Chardonnet |

Liste des fouilles de l'autoroute A26, dans la partie picarde de la section Laon - Thillois





Les demandes de financement complémentaire faites auprès de l'État en 1994 dans le cadre d'un programme national de publications en retard ne furent malheureusement pas retenues. Malgré l'investissement pendant plusieurs mois d'un agent de l'État et de fouilleurs financés par des moyens divers, plus ou moins précaires (ASSEDIC), ces opérations n'aboutirent que très imparfaitement et ne donnèrent lieu qu'à une publication grand-public (*Archéologie et grands travaux en Picardie* 1989). Jean-Claude Blanchet estimait *a posteriori* en 1989 le coût global des sauvetages archéologiques entrepris sur l'autoroute A26 en Picardie à 3 000 000 F, soit le double du financement obtenu de la SANEF, et les besoins pour investir la totalité du tracé bien plus importants encore (Blanchet 1989).

### L'autoroute A28

La section Neufchâtel-en-Bray - A16 de l'autoroute A28 se compose de deux parties historiquement distinctes, la rocade Ouest d'Abbeville et la section Neufchâtel-en-Bray - Abbeville. Dans un premier temps, des études avaient été menées dès 1974 en vue d'aménager sur place la route nationale 28 à 2 x 2 voies, en complétant cet aménagement par des déviations d'agglomération. La Rocade d'Abbeville fut conçue dans le cadre de ce programme. Le schéma directeur routier national adopté en 1988 a intégré dans un second temps la Rocade d'Abbeville à la section de l'autoroute A28 qui devait joindre Neufchâtel-en-Bray à l'A16. Ce tronçon de l'autoroute A28, non concédé, a été construit par les DDE de la Seine-Maritime et de la Somme en plusieurs étapes.

#### *La rocade d'Abbeville*

La rocade d'Abbeville est longue de 11 km. Une grande partie de son tracé est constituée de la vallée de la Somme et de ses versants. Les travaux se sont déroulés en 1988 et 1989 progressivement du nord au sud. Les discussions avec la DDE pour la première partie du tracé correspondant à la traversée de la Somme ont été menées dans l'urgence dans l'été 1988 ; elles ont abouti rapidement à un projet d'intervention ciblé sur quatre zones sensibles déjà documentées. La conception de ce projet modeste n'était pas particulièrement novatrice. Le personnel prévu étant principalement composé d'archéologues institutionnels avec l'apport de quelques contractuels, les objectifs assignés étaient naturellement dans la continuité des recherches en cours. Le principal point à souligner était que l'aménageur prenait en charge la totalité des dépenses évaluées à un budget de près de 300 000 F. Les acquis de cette opération sont limités mais n'en sont pas moins intéressants. Les observations faites sur les carrières de Mautort permirent de compléter la séquence chrono-stratigraphique régionale et d'y replacer les découvertes anciennes. L'analyse palynologique d'une carotte de 17 m prélevée dans le fond de la vallée de la Somme a offert une documentation de choix sur l'évolution du climat des dix derniers millénaires, et les fouilles effectuées à la base du versant sud sur des traces d'enclos fossoyés repérés d'avion par Roger Agache ont amené la découverte inattendue de l'un des rares gisements chalcolithiques connus dans la Somme (Billard, Cottiaux & Ducrocq 1990). La suite du tracé n'a donné lieu à aucune intervention archéologique malgré la proximité d'une *villa* connue de longue date à Yonval, sous le nom de *villa* de *Marca* ou de Cambron (voir *infra* Bayard & Lemaire ; Vasselle 1965 ; Agache 1978 : 267, 292, ph. 177). Les deux derniers kilomètres ont été traités avec l'ensemble de la sous-section Abbeville - Blangy-sur-Bresle à partir du printemps 1989.

#### *La sous-section Abbeville - Blangy-sur-Bresle, une série exceptionnelle de sites antiques mais des opérations inabouties*

La sous-section Abbeville - Blangy-sur-Bresle est longue de 18,5 km. Elle double la RN 28 et suit la côte à une distance de 15 km environ. Elle traverse les plateaux tabulaires lœssiques du Vimeu, la petite vallée de la Vimeuse en amont de sa source et se termine au sud au pied du versant de la vallée de la Bresle qui forme une coupure assez nette dans le paysage (dénivelé de 120 m pour une largeur de 2 km). Les premières interventions archéologiques ont été placées sous le signe de l'urgence. Le point d'aboutissement de la rocade d'Abbeville prévue initialement sur la RN28 a été déplacé 400 m plus à l'ouest, à l'emplacement d'une *villa* romaine connue par plusieurs photographies aériennes de Roger Agache. Grâce à l'intervention du maire de la commune de Behen qui s'étonnait de la construction d'un ouvrage d'art à cet endroit sans intervention archéologique préalable, une fouille de sauvetage put avoir lieu au printemps 1989. Elle fut suivie de discussions entre la direction des Antiquités et la DDE qui aboutirent à la signature d'une convention portant sur le dernier kilomètre de la rocade d'Abbeville et l'ensemble de la sous-section Abbeville - Blangy-sur-Bresle. Malgré ces débuts mouvementés, l'opération a bénéficié d'un climat favorable de la part de l'aménageur qui permit de réaliser les fouilles dans des conditions satisfaisantes avec un budget qui atteignit finalement 7,3MF avec les terrassements et un calendrier globalement aménagé pour les archéologues. L'opération a été considérée *a priori* comme trop modeste pour argumenter la création d'une coordination ; la coordination scientifique et technique a donc été assurée par un agent de la direction des Antiquités. Le processus suivi sur le terrain est à peu près le même que sur le TGV Nord qui a débuté sensiblement au même moment.

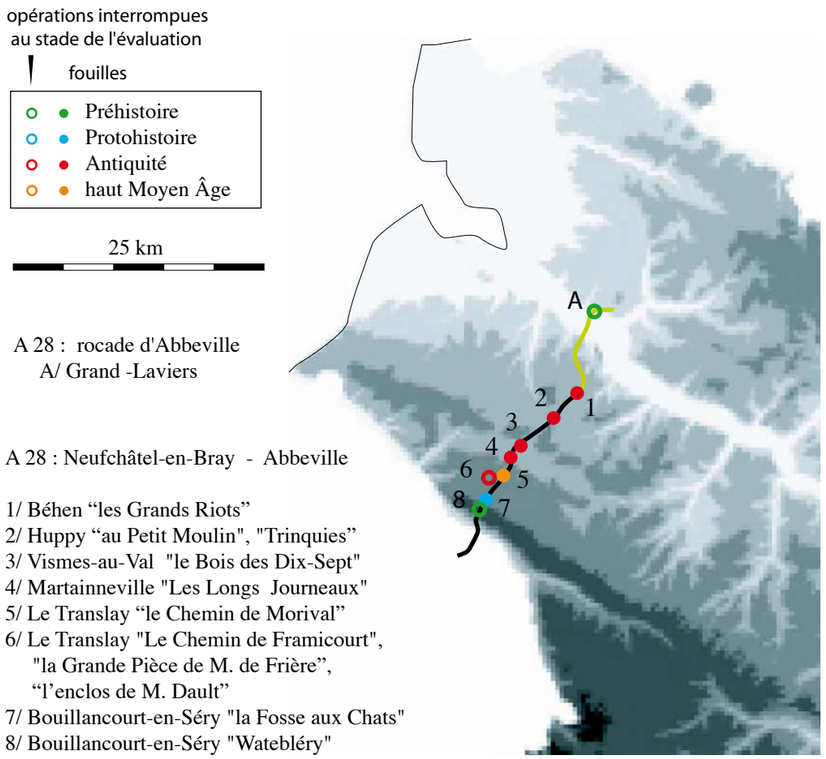



**Fig. 8** - Carte de l'autoroute A28.

*L'étude d'impact*

L'étude documentaire préalable n'a apporté aucun indice significatif en dehors de deux sites enregistrés dans la Carte Archéologique : la *villa* de Behen connue par les photographies de Roger Agache et un gisement préhistorique attribué au Néolithique à Bouillancourt-en-Séry, qui faisait l'objet de prospections pédestres depuis plusieurs années. Comme pour le TGV Nord, la détection des sites s'est fondée principalement sur des prospections pédestres, réalisées avant la DUP, au début de l'année 1990. Les sondages se sont trouvés limités dans leur conception au contrôle des 25 indices repérés et fortement contraints par les conditions d'accès aux terrains, négociées au cas par cas. Une tranchée unique continue a été ouverte le plus souvent en limite de parcelle, sur l'axe du tracé dans le meilleur des cas. Au terme des sondages qui ont concerné finalement près de 25 % du linéaire, sept sites ont été formellement identifiés, dont six très vastes (entre 300 et 700 m de longueur, soit 35 000 m linéaires au total).

*Les évaluations*

L'étape de l'évaluation était rendue obligatoire pour obtenir l'accord du CSRA pour la fouille et argumenter le budget auprès de la DDE. Les sept sites identifiés ont donc fait chacun l'objet d'une évaluation de un à deux mois accompagnée de décapages extensifs sur la largeur des zones terrassées (jusqu'aux limites d'emprise).

*Les fouilles*

Six sites ont été retenus pour y effectuer des fouilles; tous présentaient des vestiges d'occupations diachroniques entre le début de la Protohistoire jusqu'au Moyen Âge (XIe-XIIe s.). Les fouilles se sont échelonnées entre août 1990 et la fin août 1991 ; elles se sont déroulées en une campagne de quatre à six mois. À Bouillancourt-en-Séry, lieu-dit "La Fosse aux Chats", l'impossibilité d'accéder à l'amiable sur une partie des terrains a obligé à fouiller en trois campagnes distinctes ; la partie centrale du site a été traitée dans l'urgence en moins d'un mois et n'a fait l'objet que d'un plan général et de fouilles partielles.

*Interventions différées et complémentaires*

L'une des originalités de l'autoroute A28 est d'avoir comporté de nombreuses interventions complémentaires à la campagne de fouilles principale, suscitées par les travaux ou à l'initiative du SRA, dans une perspective scientifique. Les premières ont eu lieu jusqu'en 1992, se réduisant parfois à un suivi de chantier avec relevé des coupes et quelques décapages partiels comme à Martainneville, à l'emplacement d'un ouvrage d'art, ou à Huppy, dans le cadre de l'aménagement d'une zone de plantations anti-bruit au droit du hameau de Trinquies. D'autres ont consisté en véritables diagnostics accompagnés de tranchées exploratoires assez denses, au Translay, aux emplacements successifs de l'aire de services ou, à Blangy-sur-Bresle, à l'emplacement d'un centre d'entretien. A Behen, c'est une fouille qui a eu lieu à l'emplacement d'un projet d'aire de repos déplacée dans un second temps.





| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Behen | *Au-dessus des grands Riots* | Époque romaine | D. Bayard |
| Huppy | *Trinquies-Le Petit Moulin* | Époque romaine | V. Harnay |
| Vismes-au-Val | *Bois des Dix-Sept* | Époque romaine | C. Coquidé |
| Martainneville | *Les Longs Journaux* | Époque romaine | É. Binet |
| Le Translay | *Chemin de Morival* | Haut Moyen Âge | P. Barbet |
| Bouillancourt-en-Séry | *La Fosse aux Chats* | Protohistoire récente | P. Barbet - O. Gonnet |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de la sous-section Abbeville-Blangy-sur-Bresle de l'autoroute A28.

Les secondes ont été réalisées en 1992 et 1993, immédiatement avant les remembrements consécutifs à l'autoroute, afin de compléter le plan des *villae* de Martainneville et de Vismes-au-Val ou du parcellaire mis au jour à l'emplacement de l'aire de services du Translay. Elles se sont poursuivies au Translay jusqu'en 1996 sous la forme d'une fouille programmée.

*Les études*

La phase étude a péché par une mauvaise évaluation des besoins et le manque d'expérience de ses acteurs, du coordinateur aux responsables de fouille jusqu'aux dessinateurs. Le budget octroyé aux études, de l'ordre de 1 500 000 F semblait suffisant pour faire le traitement primaire, mener les études et préparer la publication. L'abondance du mobilier recueilli, les difficultés dues à l'informatisation progressive des données, obligeant à reprendre la totalité des inventaires et des illustrations, l'absence de spécialistes dans certaines disciplines, sont à l'origine du caractère inabouti de plusieurs rapports. Un effort particulier a été fait en revanche pour la diffusion auprès du grand public avec l'édition d'une plaquette de 16 pages (*A28 Archéologie* 1992) et la réalisation d'une exposition itinérante accompagnée de conférences.

*Les résultats*

Ils concernent essentiellement les périodes de l'Antiquité au sens large, depuis le milieu de La Tène, jusqu'à la fin de l'époque romaine et le haut Moyen Âge. L'autoroute A28 concentre sur 20 km quasiment autant de *villae* romaines que les 220 km de l'autoroute A16. Est-ce le fruit du hasard ou le reflet d'une densité exceptionnelle, cinq *villae* s'échelonnent tous les 3 ou 4 km, quatre sur le plateau et la cinquième sur la rive sud de la Bresle, en Seine-Maritime ? L'étude certes partielle de ces vastes établissements antiques aux caractéristiques et aux destins différents constitue une série exceptionnelle qui éclaire les processus de formation des *villae* (Bayard 1996). L'autoroute A28 se signale en outre par la découverte spectaculaire de riches tombes romaines (Bayard 1993). Malheureusement ces résultats n'ont été communiqués que très partiellement au public. L'opération a pâti comme le TGV Nord de facteurs humains et techniques inhérents à ces années 1989-1991. Le projet initial de l'ACR prévoyait de consacrer une grande partie des moyens à la publication de cette opération sous une forme monographique. Le bilan pour les périodes antérieures à La Tène moyenne est extrêmement modeste, en dépit d'éléments prometteurs enregistrés dans la Carte Archéologique aux abords de la vallée de la Bresle. On peut s'interroger à cet égard sur les raisons qui ont amené l'interruption au stade de l'évaluation de la seule opération portant sur un site néolithique repéré en prospections pédestres, à Bouillancourt-en-Séry, un potentiel insuffisant ou une évaluation insuffisante ? La réponse tient sans doute un peu aux deux, mais aussi à l'absence d'un spécialiste du Néolithique qui aurait pu sensibiliser le reste de l'équipe. Plus généralement, l'absence de gisements de la protohistoire ancienne s'explique sans doute par les procédures de détection inadaptées aux indices laissés par ces occupations modestes (*cf. infra*, Buchez, *la protohistoire ancienne*).

**Le TGV Nord entre expérimentations et continuité, un modèle pour les projets suivants**

Le TGV Nord a marqué les esprits par la taille gigantesque de l'ouvrage, une ligne nouvelle de chemin de fer de 450 km de long, le caractère inédit et l'ampleur du projet archéologique, une centaine de fouilles avec un niveau de financement jamais atteint, 60 ou 65 MF. L'opération archéologique disposait pour la première fois dans le Nord de la France d'une cellule de coordination autonome regroupée autour de Marc Talon. Chargée de la coordination technique, mais aussi à vocation résolument scientifique, elle regroupait une dizaine de spécialistes du paléoenvironnement au sens large, géologues, paléo-botanistes, archéozoologues. Cette organisation offrait la possibilité d'apporter aux responsables de fouille les prestations de spécialistes nécessaires mais aussi d'expérimenter de nouvelles méthodes et de développer des programmes transversaux. Ce projet enthousiasmant a mobilisé les archéologues régionaux qui ont constitué l'ossature des équipes d'intervention, gonflées par le recrutement de centaines de contractuels. En octobre 1991, 318 personnes avaient bénéficié de 2184 contrats temporaires émanant de l'AFAN. Le projet a attiré des dizaines de personnes des

régions traversées, mais aussi de toute la France et de Belgique. Beaucoup sont restés et ont participé aux opérations suivantes, les faisant bénéficier des expériences de ce projet précurseur.

### *Un bilan en demi-teinte*

Comme le soulignait Marc Talon en 1993, le grand handicap du TGV Nord fut de ne pas avoir pu profiter de l'expérience d'opérations similaires antérieures (Talon 1994). Toutes les étapes du projet ont été marquées par les difficultés inhérentes à cette situation et en premier lieu, les négociations avec la SNCF. Henri de Saint-Blanquat a remarquablement rendu dans son ouvrage *Archéo TGV* l'étrangeté des premiers échanges entre des archéologues peu expérimentés et des aménageurs incrédules (Saint-Blanquat 1992). L'obligation de démontrer à chaque étape la validité du projet et la réalité des besoins explique que l'on ait eu besoin de dix avenants à la convention de départ pour assurer le financement des seuls travaux de terrain. Une nouvelle négociation fut nécessaire pour financer les études post-fouille, que la SNCF considérait comme une participation à la recherche scientifique et relevant de ce fait des missions de l'État. Le onzième avenant fit donc apparaître une participation substantielle de l'État, certes théorique, correspondant aux salaires des participants institutionnels. Deuxième point dur de la négociation, le calendrier ; l'accès aux terrains a souffert d'un calendrier resserré avec un point de mire permanent, le 15 juin 1993, date d'ouverture de la ligne et du tunnel sous la Manche. Le respect des délais a induit de nombreux choix scientifiques particulièrement au moment du diagnostic, mais aussi dans les étapes suivantes. Pour ne prendre que cet exemple symptomatique, les premières interventions des archéologues ont eu lieu avant la signature de la DUP. avec des accès aux terrains négociés à l'amiable et au cas par cas, interdisant de fait l'idée même de sondages systématiques.

Les concepteurs de l'opération, Jean-Claude Blanchet et Marc Talon, ont oscillé entre le désir de contribuer aux progrès de la discipline par des projets innovants et le principe de réalité, obligeant à composer avec les contraintes imposées par l'aménageur et les moyens humains à disposition. Le projet a été partagé en plusieurs petits secteurs en fonction du tracé et des circonscriptions archéologiques. Les évaluations et les fouilles, parfois les sondages, y ont été confiés en quasi-sous-traitance aux spécialistes régionaux qui tendirent naturellement à développer leur propre projet et appliquer leurs méthodes. Ce facteur a entraîné une segmentation de l'opération en une demi-douzaine d'ensembles géographiques où l'archéologie a été abordée selon des conceptions et avec des méthodes sensiblement différentes. Il explique également que l'opération du TGV s'inscrive en continuité avec les conceptions et méthodes en usage dans les régions traversées en dépit de quelques innovations portées par la coordination.

La détection des sites s'est ainsi appuyée principalement sur des prospections pédestres, l'objectif primordial étant de déceler le plus rapidement possible les sites remarquables. 165 indices de site ont été repérés sur le tracé, majoritairement des périodes historiques et principalement de l'Antiquité. Les sondages superficiels ont eu pour fonction principale de vérifier ces indices. Plusieurs secteurs privilégiés, rebords de plateau, fonds de vallée et à titre expérimental la petite région du Valois, ont bénéficié de sondages exploratoires, le plus souvent limités à une tranchée au milieu de l'emprise. Ils permirent de rééquilibrer légèrement le spectre chronologique en faveur de la Protohistoire récente. Dans le même esprit, une série de sondages profonds fut réalisée dans des zones sélectionnées pour leur couverture lœssique afin d'éclaircir les contextes sédimentaires et de repérer les gisements paléolithiques enfouis profondément, avec un certain succès. 89 sites ont été retenus à l'issue des sondages pour faire l'objet d'évaluations complémentaires, elles ont consisté le plus souvent au décapage d'une part significative des surfaces à fouiller, un tiers ou la moitié. Environ 60 % de ces évaluations se sont poursuivies au-delà d'un mois par des fouilles approfondies, soit pour la Picardie 19 sites sur les 25 ou 27 évalués, parmi eux quatre ou cinq sites majeurs : Verberie "La Plaine Saint-Germain", Montmartin "Le Moulin à vent", Beuvraignes et Baron, Longueil-Sainte-Marie "Le Cul du Fayel".

Il est apparu assez vite qu'il était impossible de répondre totalement aux demandes financières des fouilleurs et qu'il était obligé de faire des choix. L'effort fut d'abord porté sur les sites majeurs qui étaient incontournables. Huit fouilles ont bénéficié d'un budget de plus de un million de francs, plus de 3,5 millions à Verberie "La Plaine Saint-Germain" et à Serris, en Île-de-France. Pour l'Antiquité qui était sur-représentée en Picardie, il fut décidé de traiter systématiquement la petite région du Valois et de ne fouiller ailleurs que les sites les plus importants. La question des financements s'est reposée encore avec plus d'acuité au moment des études. Les sommes obtenues de la SNCF pour les études proprement dites s'élevaient à un peu plus de 11 MF soit un peu moins de 20 % du coût total, ce qui pouvait être considéré alors comme un certain progrès. Une fois déduites les parts de la coordination et des spécialistes, les sommes ont été ventilées par chantier en fonction des besoins exprimés et selon leur importance, atteignant 10 à 20 % des budgets de terrain. Si les difficultés furent surmontées sur quelques gros chantiers, ce ne fut pas tout à fait le cas pour les autres, en particulier les sites de taille





| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Baron | *La Chaussée des Marais* | Haut Moyen Âge | J.-M. Femolant-X. Peixoto |
| Baron/Ver sur Launette | *Buisson Saint Cyr* | Époque romaine | J.-M. Femolant |
| Rosières | *Plaine de la Montagne* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Fresnoy-le-Luat | *Les Fontaines* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Rully | *La Watte* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Rully | *Les Essarts* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Rully | *Le Ravin Flaubert* | Époque romaine | J.-L. Collart |
| Raray | *Les Vingt Deux* | Époque romaine | J.-M. Femolant |
| Verberie | *Les Brouillards* | Néolithique | M. Delahaye |
| Verberie | *Plaine Saint-Germain – Grand Royaumont* | Protohistoire récente | J.-M. Femolant |
| Canly | *Les Quatorze Mines* | Protohistoire récente | S. Gaudefroy |
| Longueil-Sainte-Marie | *L'Orméon* | Protohistoire récente | S. Gaudefroy |
| Longueil-Sainte-Marie | *Le Cul de Fayel* | Haut Moyen Âge | D. Bayard-V. Harnay |
| Montmartin | *Le Moulin à vent* | Protohistoire récente | J.-L. Bruneaux |
| Beuvraignes | *Le Cessier – Près des Noyers* | Époque romaine | T. Ben Redjeb |
| Tillolloy | *Sole du Bois Saint-Martin* | Époque romaine | T. Ben Redjeb |
| Estrées-Deniécourt | *Derrière le Jardin du Berger* | Époque romaine | D. Bayard |
| Combles | *Les Pommiers* | Haut Moyen Âge | D. Bayard-C. Coquidé |
| Feuillères | *Au Chemin de Péronne* | Paléolithique | J.-P. Fagnart |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé du TGV Nord en Picardie.

moyenne, souvent des sites antiques, submergés par l'abondance du mobilier. Malgré de multiples encouragements et quelques aides supplémentaires, un certain nombre d'opérations n'ont pu aboutir à un rapport de fouille formalisé. Avec un certain recul, il apparaît que le manque d'argent n'est peut-être pas le seul facteur qui explique ces défaillances, mais qu'il faut prendre en compte de nombreux autres éléments, notamment le manque d'expérience. Marc Talon faisait en 1993 un constat équivalent à propos des limites de la phase « prospection », qu'il attribuait à l'absence d'une véritable expérience « professionnelle » en matière de sondages.

Il ne nous appartient pas de faire ici le bilan de cette expérience pionnière qui est unanimement considérée comme un grand succès et sur laquelle il existe déjà une abondante bibliographie certes dispersée. Signalons sur le plan méthodologique le « bilan des prospections et des évaluations » très honnête dressé par Marc Talon dans les *Nouvelles de l'Archéologie* (Talon 1994) et les articles parus dans les *Cahiers de Préhistoire du Nord* en 1991. Nous ne nous attarderons pas non plus sur la richesse et la diversité des découvertes faites sur ces 450 km, dont témoigne amplement l'ouvrage *Archéo TGV* (Saint-Blanquat 1992). Il existe trois monographies sur les sites de Riencourt-Les-Bapaume, Jablines et Montmartin parus dans les DAF (Bostyn & Lanchon 1992 ; Tuffreau 1993 ; Bruneaux & Meniel 1997) et une étude thématique sur les gisements de l'âge du Bronze parue dans les travaux de la SPF (*les Habitats et nécropoles à l'Âge du Bronze sur le Transmanche et le T.G.V. Nord* 1992), ainsi qu'une centaine d'articles dispersés.

Même si le coordinateur pouvait émettre des regrets pour ne pas avoir pu pousser plus loin des méthodes qui se sont généralisées depuis, Le TGV Nord a incontestablement servi de laboratoire pour les différentes étapes du diagnostic à la fouille et pour les études paléo-environnementales. Les expériences amorcées ici ont souvent été prolongées sur les opérations suivantes, en particulier sur l'autoroute A16, et y ont parfois trouvé leurs conclusions.

### L'autoroute A16 L'Isle Adam - Amiens - Boulogne-sur-mer, un long cheminement

L'autoroute A16 qui devait joindre initialement La Courneuve à Boulogne-sur-Mer a été réalisée en deux étapes principales. Les travaux de terrassement ont débuté en 1992 sur les 93 km de la section L'Isle Adam - Amiens-sud et les 3 km de la bretelle d'accès à Amiens et se sont terminés fin 1994. Ils se sont poursuivis jusqu'en 1995 sur les 10 km du contournement ouest d'Amiens. Ils ont repris dès 1994 sur les 116 km d'Amiens à Boulogne et se sont terminés en 1998. La section La Courneuve - L'Isle Adam est restée à l'état de projet.

Les conditions d'intervention des archéologues ont fait l'objet de discussions avec la SANEF dès 1989. Le parcours et la formation du directeur régional de l'archéologie, Jean-Claude Blanchet, du coordinateur Jean-Luc Lombardo, le contexte de la négociation marqué par les fouilles en cours du TGV expliquent de nombreux points communs dans la conception de l'ensemble, avec une sensibilité particulière pour la Préhistoire. La convention négociée au départ concernait l'ensemble de l'autoroute. Elle prévoyait la création d'une cellule de coordination, des moyens pour l'étude d'impact « classique » (études documentaires, prospections pédestres et sondages en complément) et pour une première série d'évaluations pour chacun des tronçons principaux. L'évolution du calendrier général a amené à séparer et à gérer successivement les deux principaux tronçons, les interventions archéologiques se déroulant sur le terrain entre L'Isle-Adam et Amiens-Nord, de mars 1991 à fin 1993, sur les sections Amiens - Abbeville - Boulogne, d'avril 1994 à 1996, fin 1995 pour la Picardie.

### *Le cadre géographique*

L'autoroute A16 traverse des régions relativement homogènes caractérisées principalement par des plateaux calcaires secondaires du Crétacé peu élevés, couverts de lœss, des limons éoliens sur plusieurs mètres (jusqu'à 6 ou 7 m suivant les endroits). Le substrat crayeux n'affleure que sur les versants des vallées, alimentées ou non. La présence de deux anticlinaux aux deux extrémités nord et sud-est à l'origine de la seule diversité géologique et pédologique. Malgré une faible altitude (200 à 220 m au maximum), l'érosion y a mis à nu des formations argileuses antérieures au Crétacé dans les boutonnières du Pays de Bray au sud et du Boulonnais au nord (Demangeon 1905).

Le tronçon sud traverse de part en part le département de l'Oise et la moitié sud du département de la Somme selon une direction nord-sud. Il franchit trois vallées importantes, celles de l'Oise, à la limite du département du Val-d'Oise, celle du Thérain, à l'est de Beauvais, la vallée de la Selle, au sud-ouest d'Amiens. Il se termine sur la vallée de la Somme. Ces vallées ont naturellement attiré les occupations humaines. Les 40 km de la partie sud entre la vallée de l'Oise et Beauvais se partagent entre les plateaux crayeux du Pays de Thelle (sur 28 km) et l'extrémité orientale de la boutonnière du Pays de Bray. La craie y fait place à des formations sableuses et argileuses perméables. La présence d'une nappe aquifère affleurante a fortement conditionné la mise en valeur des terres comme en témoigne le principal massif boisé rencontré sur la section, à Auteuil. Les 55 km qui séparent Beauvais d'Amiens-Sud correspondent à la région naturelle du « Plateau Picard », un plateau culminant à 130 m d'altitude entrecoupé de vallées sèches (*Les petits pays de la Picardie* 1982).

Le tronçon nord se partage entre deux parties correspondant globalement aux sections d'Amiens - Abbeville et d'Abbeville - Boulogne-sur-Mer. Sur la première, l'autoroute parcourt le plateau du sud-est vers le nord-ouest en suivant le cours de la Somme, en retrait de 2 à 5 km par rapport au rebord du plateau. Le tracé débute par le versant le plus abrupt de la Somme et franchit quatre vallées, la tête de vallée de l'Acon peu marquée, à Saint-Vaast-en-Chaussée, et la vallée de la Nièvre qui constitue la principale coupure sur ce parcours (dénivelé de 65 m sur près

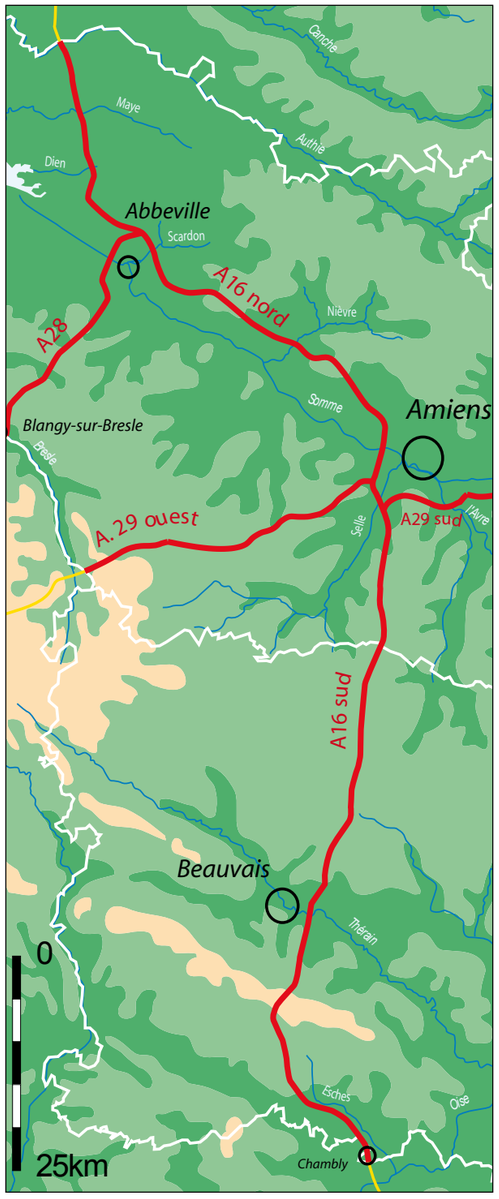



*Fig. 9* - Tracé de l'autoroute A16 en Picardie.





de 2 km) ; les deux autres accidents sont constitués par la vallée sèche de Mouflers (dénivelé de 40 m sur 1,2 km) et la vallée du Scardon, à l'est d'Abbeville, assez encaissée, mais relativement étroite (dénivelé de 50 m pour un peu plus de 1 km de largeur). La section d'Abbeville à Boulogne longe les rives de la Manche du sud au nord. Elle franchit quatre petits cours d'eau côtiers avant d'aborder la boutonnière du Boulonnais, le Dien, la Maye, l'Authie et la Canche. Les vallées sont moins marquées que sur la partie sud. Au sud de la Canche, l'ancien littoral est bordé de « Bas Champs » gagnés sur la mer au Moyen Âge. L'autoroute reste sur le plateau en suivant à faible distance l'ancienne ligne du littoral, à 3 km environ. À partir de l'Authie et plus encore de la Canche, le plateau s'élève progressivement jusqu'à la « cuesta » crayeuse du Boulonnais qui domine des collines intérieures développées dans l'argile. L'Authie forme la limite administrative entre les départements de la Somme et du Pas-de-Calais et donc celle de la région.

### *Un contexte archéologique riche*

L'étude documentaire a joué un rôle plus important que sur les autres projets, souvent déterminant au moment du choix des zones à sonder, en raison de la richesse de la documentation. Le nombre et la densité d'indices d'occupations protohistoriques et antiques observés d'avion par Roger Agache sur le tracé ou à ses abords, généralement des enclos fossoyés, a constitué la base incontournable de toutes les négociations avec l'aménageur. La décision de lancer les prospections pédestres sur les deux tronçons tardivement, en avril 1990 au sud, à partir de mars 1991, au nord, et leurs résultats lacunaires, a encore accru le poids des sources documentaires.

### *L'autoroute A16 Sud, des résultats spectaculaires au terme d'un processus chaotique*

Les interventions archéologiques sur le premier tronçon, entre L'Île-Adam et Amiens, dans les départements de l'Oise et de la Somme, ont rencontré de nombreuses difficultés dues à l'état d'avancement insuffisant du projet de construction et à une certaine incompréhension des aménageurs pour les besoins des archéologues. Les difficultés de communication et l'inexpérience partagée des protagonistes se sont conjuguées pour créer un parcours chaotique, marqué par l'urgence, mais jalonné de plusieurs arrêts brutaux. Jean-Luc Lombardo, le coordinateur de l'A16 Sud, évoque avec éloquence les multiples embûches rencontrées par des archéologues placés en première ligne, seuls face aux exploitants agricoles, avec un projet très mouvant, fixé à moins de 50 %, obligés de remplir des missions de communication, de bornage, etc… qui étaient prises en charge par la SNCF sur le TGV Nord (Lombardo 1994). Après un démarrage dans l'été 1990, les sondages sont interrompus en novembre en raison des incertitudes pesant sur les emprises pour 60 % du tracé. Ils reprennent en mars 1991 pour s'interrompre à nouveau en juin 1991 sous la pression des exploitants agricoles qui refusent l'accès aux terrains. Le projet archéologique est quasiment mis en hibernation jusqu'en mars 1992. Les sondages ne reprennent qu'au printemps, pour se terminer seulement en 1993.

Une fois arrêtées les caractéristiques de l'A16 et levés les derniers blocages avec la profession agricole en mai 1992, les choses vont très vite, cent ouvrages d'art sont à réaliser en quelques mois. Les évaluations prévues doivent être réalisées en priorité à l'emplacement de ces ouvrages avec l'obligation d'intervenir simultanément en de nombreux endroits au risque de gonfler les équipes au-delà de ce que permet l'encadrement disponible. Les mises à disposition des terrains, conçues uniquement dans la logique des travaux de construction des ouvrages d'art, forcent les archéologues à morceler les évaluations en deux, parfois trois campagnes successives pour un seul site. Le vaste site de Lœuilly exploré par quatre équipes différentes constitue un cas extrême mais n'est pas isolé. Sans s'appesantir sur les difficultés générées par ces conditions d'intervention, il faut signaler qu'elles furent préjudiciables à une évaluation sérieuse du potentiel scientifique.

La situation s'est compliquée encore davantage lorsque la SANEF refusa fin 1992 de donner suite aux demandes financières de la coordination et de la direction des Antiquités, notamment pour les fouilles du contournement ouest d'Amiens, obligeant la sous-direction de l'archéologie à intervenir et à participer à la direction de l'opération. Le pilotage à trois, le coordinateur, le directeur régional et le représentant de la sous-direction de l'archéologie ne favorisa pas la cohérence de l'ensemble même si cette intervention permit de surmonter le blocage avec l'aménageur et d'obtenir *in fine* un budget de près de 39MF hors terrassements.

#### *Les sondages et les évaluations*

Au terme des études documentaires et des campagnes de prospection aérienne et pédestres, 140 indices de sites étaient enregistrés dans la bande des 300 m, 96 sur le tracé proprement dit, dont une grande partie d'indices préhistoriques caractérisés par des « épandages » de silex. Comme sur le TGV Nord, les premiers sondages ont été conçus pour vérifier les indices de sites repérés et sont restés très limités. Ils consistaient en quelques tranchées longues au maximum d'une dizaine de mètres. Quelques sondages profonds étaient également prévus à la traversée des vallées principales. Est-ce le résultat relativement décevant des premiers sondages, en particulier pour les nappes de silex,

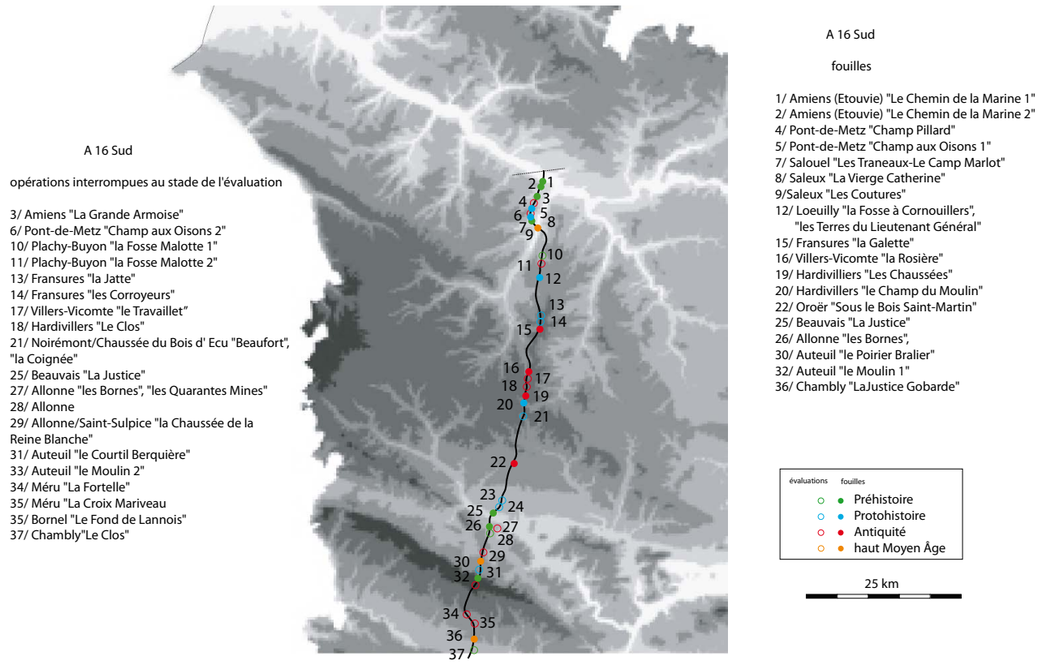



**Fig. 10** - Carte de l'autoroute A16 Sud.

ou l'allongement du calendrier qui amena à faire évoluer le projet et à faire une place plus importante aux sondages superficiels ? Toujours est-il qu'au terme de l'opération, 20 % du tracé avaient été sondés sous la forme de tranchées continues, plus rarement discontinues, ou ouverts dans le cadre des évaluations. Au terme de la phase de sondages, une quarantaine d'évaluations a été effectuée (38 en Picardie).

*Les fouilles*

19 chantiers dont 17 en Picardie furent retenus pour une fouille préventive après avis du CSRA et, à partir de 1992, après un arbitrage final de la sous-direction de l'archéologie. Parmi ces derniers, la priorité fut donnée aux deux sites majeurs de Saleux, sur les bords de la Selle près d'Amiens. Le gisement du Paléolithique final et du Mésolithique au lieu-dit "La Vierge Catherine" et l'établissement alto-médiéval des "Coutures" (une nécropole groupée autour d'une chapelle et son habitat) devinrent les vitrines de l'opération. Il faut signaler parmi les interventions importantes, la fouille du site du Paléolithique Moyen de Beauvais "La Justice" qui a eu lieu sur une bretelle d'accès à l'autoroute.

*Interventions différées et complémentaires*

Si l'autoroute A16 n'a pas fait l'objet de surveillances de travaux à proprement parler, une opération a eu lieu au moment des terrassements généraux en 1994 à Amiens, sur le versant sud de la Somme. Une série de coupes ont été dressées et relevées dans le talus en cours de terrassement depuis la séquence stratigraphique de "Grâce-Autoroute" datant d'à peu près un million d'années jusqu'à la terrasse de Montières, afin de préciser la datation des plus anciennes nappes alluviales du système de terrasses de la Somme (Antoine 1994, Bahain *et al*. 2007). Différents aménagements sont venus compléter l'autoroute A16 jusque dans les années 2000, quatre diffuseurs dont la construction était différée, un centre d'entretien à Amiens ; ils ont donné lieu à quelques interventions archéologiques. Le diffuseur d'Amiens ouest, au lieu-dit "Le Champ Pillard" à Pont-de-Metz, qui constitue le principal accès pour les quartiers qui sont en cours d'aménagement dans la ZAC de Renancourt, a été construit en 1997 en même temps que la "pénétrante ouest" d'Amiens. Son emplacement coïncide avec un établissement gallo-romain fouillé très partiellement sur le tracé de l'A16 en 1993. Les fouilles réalisées de part et d'autre de l'autoroute ont permis de dégager la *villa* sur toute sa largeur et d'en comprendre l'organisation et de mettre en évidence l'un des premiers sites d'habitat de l'âge du Bronze du département de la somme (fouille L. Blondiau). L'aménagement du diffuseur d'Amiens sud-ouest a donné l'occasion de compléter le plan de la fouille des "Traneaux" à Saleux mais n'a pas apporté d'éléments nouveaux significatifs (évaluation de P. Barbet).





| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Amiens | *Chemin de la Marine I* | Époque romaine | C. Coquidé |
| Amiens | *Chemin de la Marine II* | Paléolithique | P. Coudret |
| Pont-de-Metz | *Champ aux Oisons* | Protohistoire ancienne | F. Lemaire |
| Saleux | *Les Traneaux* | Néolithique | R. Martinez |
| Saleux | *La Vierge Catherine* | Paléolithique | J.-P. Fagnart |
| Saleux | *Les Coutures* | Haut Moyen Âge | I. Catteddu |
| Loeuilly | *La Fosse aux Cornouillers- Les Terres du Lieutenant Général* | Protohistoire récente | O. Gonnet |
| Fransures | *La Galette* | Époque romaine | P. Barbet |
| Villers-Vicomte | *La Rozière* | Époque romaine | G. Prilaux |
| Hardivillers | *Les Chaussées* | Époque romaine | F. Lemaire |
| Hardivillers | *Le champ du Moulin* | Protohistoire récente | F. Vangele |
| Oroer | *Sous le Bois Saint Martin* | Époque romaine | D. Gaillard |
| Beauvais | *La Justice* | Paléolithique | J.-L. Locht |
| Allonne | *ZAC de Ther-Les Bornes- Le Bois à Foulons* | Néolithique | L. Koté - P. Riche- M. Derbois |
| Auteuil | *Le Poirier Bralier* | Haut Moyen Âge | R. Haurillon |
| Auteuil | *Le Moulin* | Paléolithique | J.-L. Locht |
| Chambly | *Justice Gobarde- La Fosse aux Moines* | Haut Moyen Âge | P. Lorquet |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de l'autoroute A16 sud en Picardie.

La construction du centre d'entretien d'Amiens, au bord de la Somme, dans des parcelles adjacentes à l'autoroute, au contact du site fouillé en 1991 au lieu-dit "La Marine", a entraîné en 1996 la réalisation d'une fouille portant d'une part sur de très nombreux vestiges préhistoriques conservés sur la terrasse (Paléolithique Final et Néolithique) et d'autre part sur des aménagements antiques complexes dans un paléo-chenal comblé au cours du haut Moyen Âge (fouille F. Prodéo-V. Harnay).

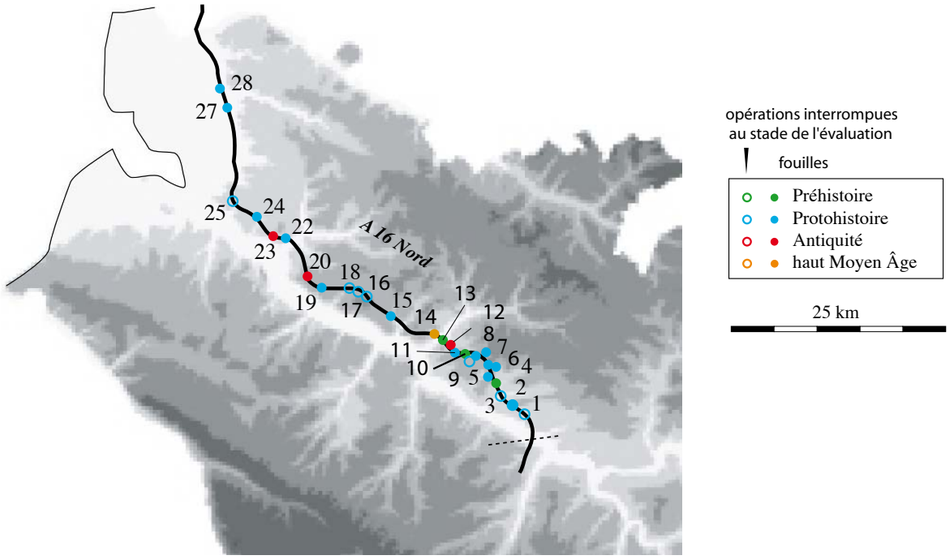
Contrairement à l'impression que pourrait donner l'historique de l'opération, l'autoroute A16 Sud a permis des avancées notables dans l'appréhension des sites préhistoriques comme des sites historiques. Il faut signaler que les quatre ou cinq fouilles préhistoriques ont abouti à des résultats remarquables, comme peuvent en témoigner les nombreuses publications. L'une d'elles s'est poursuivie depuis 1992 sous la forme de fouilles programmées pour constituer la plus riche base de données sur le Paléolithique Final du Nord de l'Europe et l'une des plus riches pour le Mésolithique (Fagnart & Coudret 2000, Fagnart *et al*. 2008). Elles ont en outre été accompagnées par des études spécialisées et transversales combinant la géologie, la géomorphologie, la palynologie, l'étude des macro-restes végétaux… comme les relevés stratigraphiques de l'ensemble de la vallée de la Selle ou les coupes de l'Île-Adam ou de Montières à Amiens (Antoine 1994, Bahain *et al*. 2007). Le bilan des fouilles historiques est moins glorieux puisque l'on ne compte que très peu de publications et aucune monographie. Mais pour les sites les plus intéressants, on pense en particulier à l'établissement médiéval de Saleux, les acquis sont là et devraient aboutir un jour à une publication d'ensemble qui fera date. Saleux fait d'ores et déjà partie des quelques sites de référence pour la question de la christianisation des campagnes au haut Moyen Âge (Cattedu *et al*. 2009). Comme pour la préhistoire, l'autoroute A16 a donné l'occasion de développer des études sur l'environnement naturel des occupations antiques ou médiévales grâce à la découverte de contextes humides favorables (à Amiens "Chemin de la Marine", Auteuil "Le Poirier Bralier" ou Saleux "Les Coutures") et de poursuivre ailleurs les programmes d'études engagés sur le TGV Nord. La sous-exploitation de ces données reste le grand point faible de l'opération. Plusieurs rapports de fouille n'ont pu aboutir pour des raisons diverses, mais le plus souvent par manque de moyens.

***L'autoroute A16 Nord, une richesse exceptionnelle et de nets progrès***

Les discussions sur le second tronçon de l'autoroute A16 commencèrent dans un tout autre climat, grâce à l'instauration d'un « Plan Objectifs Environnement » propre au projet, qui pouvait absorber les charges nouvelles générées par les

demandes des archéologues, et grâce au changement de personnels de direction à la SANEF. Le nouveau directeur de la construction prit d'emblée des dispositions pour améliorer le dialogue avec les archéologues en recrutant une chargée d'étude, issue elle-même du milieu archéologique pour assurer l'interface avec les techniciens du maître d'œuvre, Scetauroute, ou de la SANEF. C'est dans une atmosphère rassérénée que se déroulèrent les discussions sur le financement, le calendrier et les accès aux terrains, discussions qui ne furent cependant pas toujours consensuelles, comme nous le verrons. La base des négociations resta la convention de 1990 avec le respect des différentes étapes alors identifiées : la détection fondée sur l'étude documentaire et les prospections pédestres, consolidée par des sondages. Mais le programme arrêté en 1990 connut un net infléchissement avec une place substantielle réservée aux sondages. Une nouvelle convention fut signée en mars 1994.

L'intensification des sondages entraîna naturellement une multiplication des découvertes puis des évaluations et des fouilles. Au terme des multiples négociations, la SANEF accorda l'essentiel de ce qui fut demandé, le budget atteignant finalement 54 MF sans les terrassements. Principale innovation, le maître d'ouvrage acceptait de prendre en charge, outre les budgets d'étude de chacune des fouilles préventives, les rapports de synthèse qu'avait souhaités la CIRA sur les habitats et les nécropoles protohistoriques et les sites gallo-romains avec un budget substantiel (l'équivalent de 2 700 jours de travail environ). Ces rapports rassemblaient des données éparses issues des fouilles et des évaluations sous-dotées en moyens




A 16 Nord : Amiens - Boulogne-sur-Mer
opérations interrompues au stade de l'évaluation

1 / Argoeuves "Les Grands Lieux"
3/Saint-Sauveur "Au Moulin de Pierre", "Le Campaveux"
9/ Vignacourt "La Chaussée-Brunehaut", "La Queue de la Forêt"
16/ Long "Les Dix-Huit" - Ailly-le-Haut-Clocher "Le Rideau-des-Jacques" -"Au Chemin de Longuet"
17/ Francières "Grand Hétroye", "les Quatorze"
19/Bellancourt "Les Vingt-Sept"
21/ Vauchelles-les-Quesnoy "Les Onze"-"Les Dix-Huit"
23/ Abbeville/Grand-Laviers "Au-dessus des Grands Riots" -"Le Champ Pillard"
25/ Sailly-Flibeaucourt "Voie de Port", "les Anglais"
26/ Noyelles-sur-Mer "la Côte des Fossés aux Renards"

A 16 Nord : Amiens - Boulogne-sur-Mer
fouilles

2/ Saint-Sauveur "Le Champ à Trois Coins"
4/ Saint-Sauveur "Au Chemin de Saint Vaast"-"Les Grès"
5/ Saint-Vaast-en-Chaussée "Au-dessus du Grand Rideau"
6/Vignacourt 'au Chemin du Haut Nord"-"le Collège"
7/ Vignacourt "le Collège"
8/ Vignacourt "Le Bois Vieil"
10/ Bettencourt-Saint-Ouen "la Queue de la Forêt"
11/ Bettencourt-Saint-Ouen "Bois de Bettencourt"
12/ Bettencourt-Saint-Ouen "Le Bacquet"-"La Socour" 2
13/ Bettencourt-Saint-Ouen "Le Bacquet"-"La Socour" 1
14/ Ville-le-Marclet "la Couture", "l'Épine Pierre Lecul"
15/ Bouchon "le Rideau Miquet"
18/ Pont-Rémy "le Fond Baraquin", "la Queute"
20/ Eaucourt-sur-Somme "les Monts Bergerons"
22/ Abbeville "Sole à Baillon"
23/ Abbeville/Grand-Laviers "Sole des Argillières"
24/ Grand-Laviers "le Mont Henry"
27/ Bernay en Ponthieu "Tirancourt"
28/ Arry "le Trou Bernache"

**Fig. 11** - Carte de l'autoroute A16 Nord.





d'étude, quitte à reprendre certaines analyses. L'ensemble du projet a connu de nombreuses vicissitudes sur lesquelles il n'est pas nécessaire de revenir ici. Certains points seront repris en détail dans le corps de l'étude.

*L'étude d'impact*

*Les sondages linéaires* : À l'issue des études préliminaires réalisées dans le cadre de la convention initiale de l'autoroute A16, une centaine d'indices de sites avaient été enregistrés sur les 116 km du tracé proprement dit et une vingtaine à proximité immédiate (respectivement 65 et 14 pour les 68 km du département de la Somme). Pour s'en tenir à la Picardie, sur la base de ces données, 50 secteurs géographiques de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres ont été retenus pour y effectuer des sondages linéaires, dont la totalité des cinq vallées traversées avec leurs versants. Correspondant initialement à 35 % environ de la section courante, la longueur des sondages a été portée finalement à plus de 50 % pour prendre en compte les nouveaux indices recueillis lors des sondages. Une plus grande attention a été portée à ce stade de l'opération par la coordination AFAN et le service régional afin d'obtenir une couverture fiable, ne se limitant plus seulement au repérage des sites majeurs mais aussi aux gisements de taille moyenne, voire à des gisements de petite taille ou mal conservés. Cet infléchissement des objectifs fut rendu possible par une expérience accrue des équipes locales renforcées par des archéologues qui avaient participé aux fouilles de l'autoroute A5.

*Les sondages profonds* : Dix secteurs avaient été retenus dès 1991 pour y effectuer des sondages profonds et ponctuels. 28 sondages profonds ont été réalisés en juin et juillet 1991 par deux préhistoriens dont un spécialiste de la géologie du quaternaire (P. Antoine, P. Coudret.). Le but de cette campagne était de repérer les gisements paléolithiques enfouis au sein de formations lœssiques, sur les versants ou sur les plateaux, et les gisements d'époques diverses masqués par les dépôts latéraux de versants. Cinq sites ont été localisés à la suite de ces sondages : deux sites paléolithiques dans les lœss, deux sites paléolithiques et protohistoriques en pied de versant sous la nappe phréatique, le cinquième sous un viaduc. Un seul de ces sites a fait l'objet d'une fouille, à Bettencourt-Saint-Ouen.

*Les évaluations*

Sur les 40 zones de sondages « positives » de Picardie, 28 ont été retenues pour y effectuer une évaluation du potentiel archéologique (9 dans le Nord - Pas-de-Calais). Conformément à la convention, chaque évaluation a été effectuée en un mois et demi avec une équipe de cinq personnes, le rapport étant réalisé en 15 jours. En raison de la faible densité de certains sites, quelques évaluations ont regroupé plusieurs concentrations parfois éloignées de plusieurs centaines de mètres. L'évaluation du « site 4 » à Saint-Sauveur/Saint-Vaast-en-Chaussée par exemple, regroupait quatre secteurs distincts étalés sur 2 800 m. Le nombre élevé d'évaluations par rapport à ce qui était pressenti avant le démarrage de l'opération est dû à la grande dispersion et à la faible concentration des gisements d'une part et à la volonté du service régional et de la coordination d'évaluer pour la première fois d'une manière approfondie, des périodes jusqu'ici sous représentées dans les corpus issus des opérations linéaires antérieures : des sites à faible densité en structures du Néolithique et de la Protohistoire ancienne (antérieurs à La Tène moyenne, *cf. infra* Bostyn & Buchez ).

*Les fouilles préventives*

Une fois recueillis les avis de la CIRA qui s'est beaucoup investie dans le projet, 24 évaluations ont donné lieu à des fouilles approfondies, dont 19 pour les 68 km de la Picardie. Il est apparu très vite que les vestiges de l'époque de la Protohistoire, et singulièrement de La Tène, étaient omniprésents et constituaient le grand intérêt de l'opération : une vingtaine de sites se caractérisaient par d'importantes occupations laténiennes, habitats et nécropoles, 10 ou 12 fouilles, dont 4 ou 5 majeures (établissements de Pont-Rémy dans le département de la Somme et Conchil-le-Temple dans le Pas-de-Calais, cimetières d'Abbeville, Bouchon, Grand-Laviers, dans la Somme) mais aussi de nombreuses évaluations. Le nombre de sépultures gauloises fouillées en Picardie, près de 200 réparties en une douzaine de cimetières, donnait la possibilité par des études croisées de préciser la chronologie et de progresser dans la connaissance des hiérarchies sociales. Les périodes anciennes de la Protohistoire comptaient aussi plusieurs sites significatifs, en particulier l'ensemble exceptionnel de l'âge du Bronze d'Étaples-Tubersent, dans le Nord - Pas-de-Calais (Desfossés 1997a et 1997b). C'est pourquoi, la CIRA proposa de rassembler les données de la Protohistoire dans un rapport synthétique qui fut finalement réalisé en deux parties, l'un portant sur les habitats laténiens (Colin 1998) et le second sur quelques cercles de l'âge du Bronze et les nombreux cimetières laténiens (Baray 1998). Un troisième fut réalisé à la demande du service régional de l'archéologie de Picardie sur les occupations d'époque romaine qui n'avaient fait l'objet dans la région que de rares fouilles préventives et qui n'avaient pu bénéficier de moyens d'étude (Bayard & Lemaire 2000). Au-delà de la richesse des occupations laténiennes, les autres périodes ont livré des ensembles remarquables, comme le gisement paléolithique moyen du "Bois de Bettencourt".

| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Saint-Sauveur | *Champ à Trois Coins* | Protohistoire récente | C. Hosdez |
| Saint-Sauveur | *Au Chemin de Saint Vaast-Les Grès* | Néolithique | H. Guillot |
| Saint Vast-en-Chaussée | *Au dessus du Grand Rideau* | Protohistoire ancienne | J. Bouillot |
| Vignacourt | *Au-dessus du Haut-Le Collège* | Protohistoire ancienne | J. Bouillot |
| Vignacourt | *Le Collège* | Protohistoire récente | J. Bouillot |
| Vignacourt | *Bois Viel* | Protohistoire ancienne | H. Collet |
| Bettencourt-Saint-Ouen | *Bois de Bettencourt* | Paléolithique | J.-L. Locht |
| Bettencourt-Saint-Ouen | *Bois de Bettencourt* | Protohistoire récente | P. Lemaire |
| Bettencourt-Saint-Ouen | *Le Bacquet-La Socour* | Époque romaine | P. Lemaire |
| Bettencourt-Saint-Ouen | *Le Bacquet-La Socour* | Néolithique | J.-M. Martin |
| Ville-le-Marclet | *La Couture - L'Epine Pierre Lecul* | Haut Moyen Âge | A. Bouvier |
| Bouchon | *Le Rideau Miquet* | Protohistoire récente | A. Bouvier |
| Pont-Remy | *Le Fond Baraquin - La Queute* | Protohistoire récente | G. Prilaux |
| Eaucourt | *Les Monts Bergerons* | Époque romaine | R. Haurillon |
| Abbeville | *Sole à Baillon* | Protohistoire récente | L. Baray |
| Abbeville- Grand Laviers | *Sole des Argillières* | Protohistoire récente | J. Bouillot |
| Grand Laviers | *Le Mont Henry* | Protohistoire récente | S. Defressigne |
| Bernay-en-Ponthieu | *Tirancourt* | Protohistoire récente | A Colin |
| Arry | *Le Trou Bernache* | Protohistoire récente | S. Tikonff |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de l'autoroute A16 nord en Picardie.

Citons pour la fin du Néolithique, l'habitat de "La Socour" à Bettencourt-Saint-Ouen et la sépulture collective de Saint-Sauveur, dans la Somme ; l'ensemble de l'âge du Bronze d'Étaples-Tubersent (Nord - Pas-de-Calais) ou le cimetière mérovingien de La Calotterie avec ses tombes « saxonnes ». On notera juste une faible représentation de l'Antiquité romaine, un seul site majeur correspondant à la fin de La Tène et au début de l'époque romaine au "Fond de la Commanderie" à Conchil-le-Temple, dans le Pas-de-Calais (Lemaire à paraître) et une seule *villa* caractérisée, à Eaucourt dans la Somme.

*La question des sites « sous remblai »*

La fouille des sites enfouis profondément a posé plusieurs types de problèmes : des problèmes d'ordre technique en raison de leur repérage par exemple sous une nappe phréatique avec les contraintes liées à la protection de l'environnement. Les dispositifs liés à la protection de l'eau étaient soumis à un « plan objectif environnement » propre à l'A16 ou à des contraintes plus fortes encore, dues à la loi sur l'eau. L'opposition de l'aménageur à la fouille des gisements dans les zones de remblai. Malgré l'argumentation du service qui plaidait pour une distinction entre sites peu profonds ou en milieux humides manifestement menacés par des remblais parfois accompagnés de drains verticaux comme à Bettencourt-Saint-Ouen et sites profonds conservés sous plusieurs mètres de loess comme à Long, la question est restée la principale pierre d'achoppement du projet.

Le bilan de l'A16 Nord est remarquable, spécialement pour la Protohistoire comme en font foi les deux remarquables rapports de synthèse restés malheureusement inédits, sur les cimetières protohistoriques (Baray 1998) et sur les habitats protohistoriques (Colin 1999). Ce dernier doit être complété avec les résultats de la fouille du site exceptionnel de l'âge du Bronze à Étaples-Tubersent (Desfossés 1997). La découverte inattendue de plusieurs ateliers de sauniers datés de La Tène ancienne au début de l'époque romaine a également ouvert des perspectives nouvelles pour la région comme en témoignent plusieurs publications (voir principalement Prilaux 2000, 2004, 2007). Les découvertes de l'époque romaine sont curieusement en retrait par rapport au bilan de la Protohistoire, en dehors de l'ensemble exceptionnel de l'époque de la conquête romaine à Conchil-le-Temple "Fond de la Commanderie" (Lemaire 1996, monographie à paraître). Elles ont cependant fait également l'objet d'un rapport de synthèse (Bayard & Lemaire 2000). Malgré la réalisation des trois rapports de synthèse, les publications sont restées peu nombreuses, se limitant le plus souvent à des articles généraux (Baray 1997a, 1997b, 1998, 2002 ; Colin 2000). Seule la fouille préhistorique de Bettencourt-Saint-Ouen a fait l'objet d'une monographie (Locht 2002).





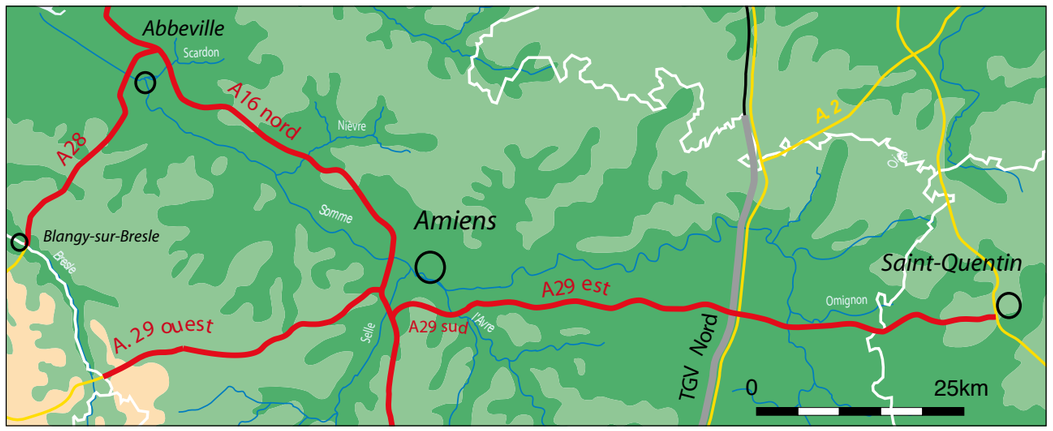



**Fig. 12** - Tracé de l'autoroute A29 en Picardie.

**L'autoroute A29, vers un point d'équilibre ?**

Les trois sections de l'A29 entre Neufchâtel-en-Bray et Saint-Quentin se distinguent par les dates et le cadre de leur construction. Les opérations archéologiques se différencient également sur de nombreux points.

*La "Rocade sud d'Amiens"*

La section Amiens-Ouest - Amiens-Est a été construite sensiblement en même temps que l'autoroute A16 Nord, à partir de la fin 1994. Elle joint l'autoroute A16, à l'ouest, à la "Rocade d'Amiens", à l'est. Sa longueur est de 8,2 km, mais les travaux ont concerné près de 10 km ; ils se sont poursuivis en effet sur 1 700 m à l'est de l'échangeur avec la rocade jusqu'à l'emplacement de la gare de péage de Boves. L'autoroute traverse des plateaux limoneux peu élevés (50 à 100 m d'altitude) mais profondément incisés par plusieurs vallées sèches. Le principal accident de terrain est constitué par la vallée de l'Avre caractérisée par son profil dissymétrique, ses terrasses sur le versant sud et son large fond marécageux.

Opération relativement modeste impliquant les mêmes services de l'État (DRAC et DDE de la Somme) et les mêmes interlocuteurs, il n'est pas étonnant que le projet archéologique rappelle par de nombreux aspects l'autoroute A28 :

- des conditions de travail globalement satisfaisantes en dépit d'un calendrier contraint, avec un financement qui a atteint finalement près de 1,5 % du budget total réalisé (7,2 MF),
- une gestion financière et technique assurée par le service régional de l'archéologie sans coordination autonome,
- une étude d'impact fondée sur la « carte archéologique » et des prospections pédestres menées en avril 1993 (six mois avant la DUP), aboutissant à la détermination de plusieurs secteurs sensibles, dont trois correspondaient à des sites déjà recensés ; étant donné la proximité des gisements paléolithiques exceptionnels de Cagny, une attention particulière à été apportée à la détection des gisements préhistoriques dès les prospections pédestres ;
- une phase de sondages un peu plus développée que sur l'A28 (deux tranchées latérales au lieu d'une sur 20 % de la surface), comportant un volet préhistorique avec une cinquantaine de sondages profonds ;
- cinq évaluations qui ont permis de sélectionner cinq fouilles à réaliser sur quatre sites, avec une prolongation systématique de l'équipe en place entre l'évaluation et la fouille afin d'éviter une interruption des travaux de terrain ;

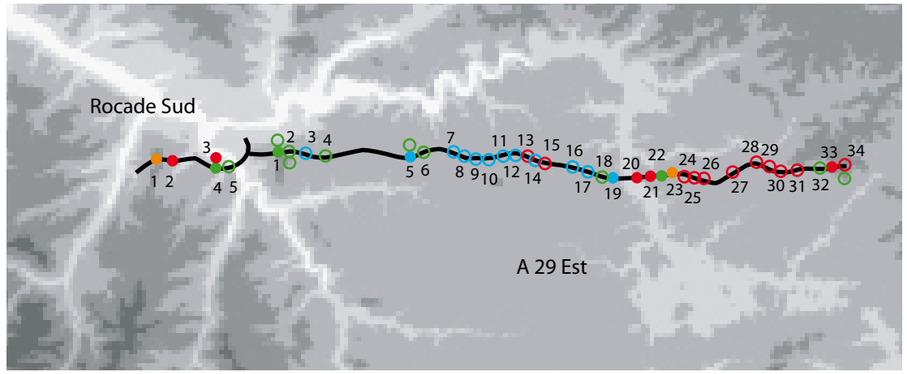
| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Dury | *Le Moulin* | Haut Moyen Âge | V. Harnay |
| Dury | *Le Camp Rolland* | Époque romaine | P. Querel |
| Cagny | *Ferme de l'Épinette I* | Époque romaine | P. Barbet |
| Cagny | *Ferme de l'Épinette II* | Paléolithique | A. Tuffreau |
| Boves | *Le Marais* | Mésolithique | T. Ducrocq |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de la rocade sud d'Amiens.

Rocade Sud

1/ Dury "Le Moulin"
2/ Dury "le Camp Rolland"
3/ Cagny "La Ferme de l'Epinette"1
4/Cagny "La Ferme de l'Epinette"2

**Fig. 13** - Carte de l'autoroute A29, sections Sud et Est.




évaluations
fouilles
Préhistoire
Protohistoire
Antiquité
haut Moyen Âge
25 km

A 29 Est : Amiens - Saint-Quentin
fouilles

1/ Gentelles "le Bois de Tronville"
5/ Bayonvillers "le Chemin d'Harbonnières"
9/ Framerville-Rainecourt "le Fond d'Herleville"
19/ Cizancourt "la Sole des Galets"
20/ Ennemain "Notre Dame de Joie"
21/ Ennemain "L'Orme"
22/ Ennemain "La Briqueterie"
23/ Athies "le Chemin de Croix"
33/ Savy "le Bois de l'Abbaye"

A 29 Est : Amiens - Saint-Quentin
opérations interrompues au stade de l'évaluation

2/ Blangy-Tronville
3/ Cachy "les Fiermonts"
4/ Villers-Bretonneux "voie ferrée"
5/ Bayonvillers "le Prieuré"
6/ Harbonnières "le Fond de Warcourt"
7/ Harbonnières "le Fond de Warcourt"
8/ Framerville-Rainecourt "la Fosse Mangeart"
10/ Herleville "La Tuerie"
11/ Herleville "la Fosse"
12/ Vermandovillers "Le Ravin du Bois de Longue Haie"
13/ Soyécourt "le Chemin de Vermandovillers"
14/ Soyécourt "la Sole des Tombeaux"
15/ Ablaincourt-Pressoir "le Chemin Blanc de Bovent"
16/ Fresnes-Mazancourt "la Sole du Bois d'en Haut"
17/ Fresnes-Mazancourt "la Sole du Moulin"
18/ Licourt
24/Quivières "L'Efourchon du Chemin de Saint-Quentin"
25/ Quivières "Le Tomblet"
26/ Monchy-Lagache "La Mare du Flez"
27/ Monchy-Lagache "Le Fond de Guizancourt"
28/ Beauvois-en-Vermandois "le Pied de Boeuf"
29/ Attilly "la Patûre des Grands Valuzeaux"
30/ Etreillers "La Pature de beauvillers"
31/ Etreillers "La Grande Pature"
32/ Savy
34/ Francilly-Sélency "La Haute Borne-Le Mont de Ville"

- un accompagnement des fouilles par des études paléo-environnementales.

Le bilan de la "Rocade sud d'Amiens" peut être considéré comme positif dans la mesure où les objectifs poursuivis ont été en grande partie atteints. Les opérations de fouille ont apporté des informations de premier plan : la fouille de Cagny "La Ferme de l'Épinette", sur le Paléolithique inférieur, celle de Dury "Le Camp Rolland", sur les *villae* romaines avec en outre la découverte exceptionnelle d'un dépôt de bronzier, celle de Dury "Le Moulin", sur un exemple rare de village-rue du haut Moyen Âge. La première a fait l'objet d'un article d'information (Tuffreau *et al*. 1997). Deux ont abouti à la publication d'un article ou d'un ouvrage monographique (Harnay 1999 ; Querel & Feugère 2000 ). La Rocade sud d'Amiens se signale par la complexité technique de deux opérations qui se sont déroulées en plusieurs campagnes successives, la fouille en trois temps de la voie romaine et d'un habitat médiéval à l'emplacement de la RN1 à Dury, la fouille d'un gisement du Paléolithique inférieur sous une *villa* romaine à Cagny "Ferme de l'Épinette". À signaler enfin comme pour l'A28, la réalisation à la fin de l'opération d'une plaquette grand public et d'expositions itinérantes (*Amiens rocade sud - archéologie* 1996).





***La section Amiens - Saint-Quentin, un ouvrage placé sous le régime de l'économie***

La SANEF a longtemps douté de la rentabilité de la section Amiens – Saint-Quentin. La décision de sa construction n'a été obtenue qu'avec l'aide du conseil régional de Picardie qui voulait améliorer les relations entre les deux principales villes de Picardie. Le projet a toutefois été réduit au minimum de ce qu'autorisaient les normes autoroutières, aussi bien en termes de capacité pour les aires de service et de repos qu'en termes de sécurité (réduction de la largeur de la bande d'urgence) ou de protection de l'environnement (remplacement des bassins de réception des eaux pluviales par un élargissement des fossés latéraux). Grâce à ces efforts d'économie et à une topographie très favorable, la surface de l'emprise a été réduite à 523 ha soit 8.3 ha par kilomètre au lieu des 10 ou 11 ha habituels dans la région. Ces contraintes financières particulières ont fortement pesé sur les négociations avec les archéologues

*Le cadre géographique*

La section Amiens - Saint-Quentin joint la "Rocade d'Amiens" et le diffuseur de Boves à l'autoroute A26, à Francilly-Sélency. Sa longueur est de 63 km. Elle traverse les plateaux du Santerre et du Vermandois. Le socle de craie blanche du Crétacé supérieur s'incline très progressivement du nord-ouest vers le sud-est. Il culmine à 117 m près d'Amiens et à 70 ou 80 m vers le sud-est. Ces formations crayeuses sont couvertes par des buttes sableuses résiduelles de la couverture du Tertiaire (Éocène inférieur, étage du Tanéthien). Ces buttes, peu nombreuses, à l'ouest de la Somme, deviennent plus fréquentes et plus étendues près de Saint-Quentin. Les conditions édaphiques y ont favorisé le maintien de massifs forestiers comme celui du bois d'Holnon, à l'extrémité est du tracé. Les moindres reliefs sont estompés par une couverture de 1 à 6 m de lœss qui recouvre la quasi-totalité de la région. Le tracé est partagé en deux parties égales par le cours de la Somme dont la courbe enserre le cœur du Vermandois. Dans la partie ouest, l'autoroute suit longitudinalement la partie centrale d'un interfluve entre la Somme et ses deux affluents, l'Avre et au sud, la Luce dont le cours est sensiblement parallèle au tracé, à une distance de 2 à 5 km du tracé. Dans la partie centrale, le plateau se poursuit sans accident particulier jusqu'à l'autoroute A1. Les abords de la vallée de la Somme sont caractérisés par un relief un peu plus sensible. La vallée de la Somme elle-même est large de 800 m environ et encaissée de 30 à 40 m (à 50 m NGF environ). Le fond plat est occupé pour la plus grande partie par des étangs, anciennes tourbières du XIXe siècle. À l'est de la Somme, le tracé remonte sur le plateau et suit à une distance régulière de 3 à 4 km la vallée de l'Omignon, affluent de la rive droite de la Somme. Le plateau est à peine affecté par de légers talwegs qui se poursuivent par de courtes vallées sèches en aval. La proximité de la butte d'Holnon se fait sentir sur les derniers kilomètres.

*Historique de l'opération*

Les négociations de l'A29 Est ont été longues et difficiles (avril 1996 à octobre 1997). Les discussions ont rapidement bloqué sur trois points essentiels, la réalisation de sondages systématiques, notamment dans les zones en remblai, le principe d'un budget arrêté a priori et le calendrier, obligeant les protagonistes à faire appel à l'arbitrage des administrations centrales et du préfet de région.

- Le service régional de l'archéologie souhaitait l'extension des sondages superficiels à l'ensemble des emprises, seule méthode susceptible de corriger le déséquilibre chronologique flagrant des données rassemblées lors des phases préliminaires en faveur de l'Antiquité romaine et en défaveur de la Protohistoire, proposant de discuter la question du traitement des sites découverts dans les zones de remblai dans un second temps. La SANEF s'est fermement opposée à cette option en se fondant sur des arguments financiers.
- la SANEF voulait mettre un frein à la croissance continue des dépenses archéologiques qu'elle constatait depuis le début de l'A16 en fixant *a priori* le budget de l'opération archéologique à l'intérieur d'une enveloppe fermée ce qui constituait un précédent que ne pouvait accepter le SRA sans certaines garanties et sans l'accord de la sous-direction de l'archéologie.
- La question du calendrier qui dépendait beaucoup du règlement des autres points se résumait à préciser la durée des interventions sur le terrain entre 12 et 18 mois, avec le problème de la co-activité à régler, dans la première option.

Un accord a finalement été trouvé sur les principales caractéristiques de l'opération archéologique, l'organisation générale, le budget. Après accord de la sous-direction de l'archéologie, le service régional acceptait le principe d'une enveloppe financière fermée fixée à un peu plus de 20 MF, estimée sur les bases de l'autoroute A16 Nord, avec une enveloppe conditionnelle de 5,6 MF à utiliser exclusivement en cas de découverte exceptionnelle[1]. En contrepartie de cet engagement, le service obtint plus de latitude pour réorienter

1 - L'assujetissement inattendu de l'AFAN à la TVA à compter du 1er janvier 1997 a constitué un avatar de plus, la SANEF refusant de prendre en charge la totalité des financements supplémentaires. Les parties se sont finalement accordées en coupant la poire en deux, réduisant de fait le budget prévu de 10,3 %. Le budget total fixé initialement à 22 MF fut porté à 24,266 MF TTC, réduisant les moyens à 20,121 MF HT.

| | longueur | Largeur moyenne de l'emprise | surface | Ratios (surface/ha ou % ) |
|---|---|---|---|---|
| Caractéristiques de l'ouvrage | 63 km | 65 m | 523 ha | 8,3 ha/km |
| Zones soumises aux diagnostics | 37,65 km | | | 60 % du tracé |
| Zones soumises aux évaluations/fouilles | 34,4 km | 45 à 50 m | env. 230 ha | env. 45 % des emprises |

*Zones de l'autoroute accessibles aux différents stades des interventions archéologiques.*

les recherches en faveur d'un meilleur diagnostic des sites modestes de la protohistoire ancienne, antérieure à La Tène Moyenne, ce qui impliquait une multiplication des évaluations. Le calibrage des opérations d'évaluations avec deux options A et B selon l'importance des travaux à effectuer a permis d'obtenir l'accord de l'aménageur. Le recrutement d'un coordinateur spécialiste de la préhistoire et de la Protohistoire, Yves Desfossés, vint concrétiser cette politique nouvelle.

Pour les zones en remblai, le préfet de région trancha en faveur de la position de la SANEF. À l'issue de l'arbitrage, 24 zones de sondages discontinues, d'une longueur de quelques centaines de mètres à plus de 5 km, ont été déterminées, représentant 37,650 km au total, soit à peine 60 % de la longueur de la section. Par la suite, des études complémentaires réalisées par la SANEF à l'issue des sondages, visant à améliorer l'équilibre entre déblais et remblais, ont encore soustrait 3,25 km et supprimé de ce fait quatre évaluations et vraisemblablement trois fouilles.

Un compromis fut trouvé sur la question du calendrier, la durée des interventions sur le terrain étant fixée à un an sur la totalité de l'emprise et six mois supplémentaires sur certaines zones soumises à des fouilles. Les travaux des terrassements autoroutiers ont démarré au début de 1999 obligeant à une co-activité qui s'est limitée le plus souvent à la libération d'un passage dans les zones de fouille. Cet empressement fut à l'origine d'une destruction accidentelle d'un site paléolithique moyen en cours de fouille à Ennemain, lieu-dit "La Briqueterie"[2]. Les interventions de terrain ont démarré le 17 novembre 1997 et se sont terminées comme il était stipulé dans la convention dans les premiers jours d'avril 1999.

*L'archéologie de la Grande Guerre*

Sur la section Amiens - Saint-Quentin, les archéologues ont été confrontés à maintes reprises aux vestiges de la première Guerre Mondiale omniprésents sur le tracé. Signalons que 63 tonnes d'obus ont été récoltées sur le tracé. Trois zones de combat concentrent cependant la majorité des témoignages : les secteurs de Foucaucourt et Estrées-Deniécourt, ravagés lors de la bataille de la Somme en juillet-août 1916, de Villers-Bretonneux, point de résistance à l'offensive Ludendorff en avril 1918 et à Francilly-Sélency (bataille de la ligne Hindenburg dans l'automne 1918).

La question des vestiges de la première Guerre Mondiale a été abordée sous trois angles principaux :

- Celui du témoignage impersonnel que l'on peut considérer comme un objet archéologique à intégrer dans une problématique historique,
- Celui du témoignage personnel rattaché à une personne identifiable (objets ou même restes humains) appartenant à une famille,
- Celui de la sécurité qui a constitué effectivement un sujet de préoccupation.

La question de savoir s'il fallait développer une problématique archéologique spécifique autour de la Grande Guerre a été envisagée dès le départ. La position du service régional de l'archéologie a été exposée au cours d'une table ronde qui s'est tenue les 4 et 5 octobre 1997 à l'*Historial de la Grande Guerre* à Péronne (Bayard 1997). Face aux chances réduites de produire des éléments déterminants sur l'évènementiel des combats, la culture ou la vie quotidienne des combattants, faute de pouvoir trouver des partenaires susceptibles de participer activement à cette démarche, et compte tenu des dangers de telles investigations, l'option de fouilles qui avait été envisagée sous certaines conditions fut finalement abandonnée.

Le deuxième point s'est réduit à la découverte d'effets personnels identifiables (P. Barbet à Gentelles) ou aux problèmes de déplacement de sépultures individuelles existant sur le tracé. La plupart des restes humains découverts n'ont pu être identifiés.

Les questions relatives à la sécurité des agents ont été dès le départ considérées comme un sujet sérieux par les archéologues comme peuvent en témoigner les stages d'information qu'ont suivis tous les archéologues, mais elles sont devenues sur ce tracé un sujet de préoccupation nécessitant l'abandon des deux secteurs les plus touchés, à Villers-Bretonneux et à Francilly-Sélency. Un incident est même à déplorer à cet endroit avec la possible contamination d'un fouilleur par ce qui pourrait être un obus à gaz ou fumigène ; l'évaluation en cours a été interrompue et ne fut pas reprise en l'absence d'indications précises sur les circonstances et l'origine du dégagement de fumée signalé.

2 - La réalisation d'un décapage préalable en pleine masse réalisé par la SANEF et sans surveillance archéologique aboutit à la destruction du gisement paléolithique.





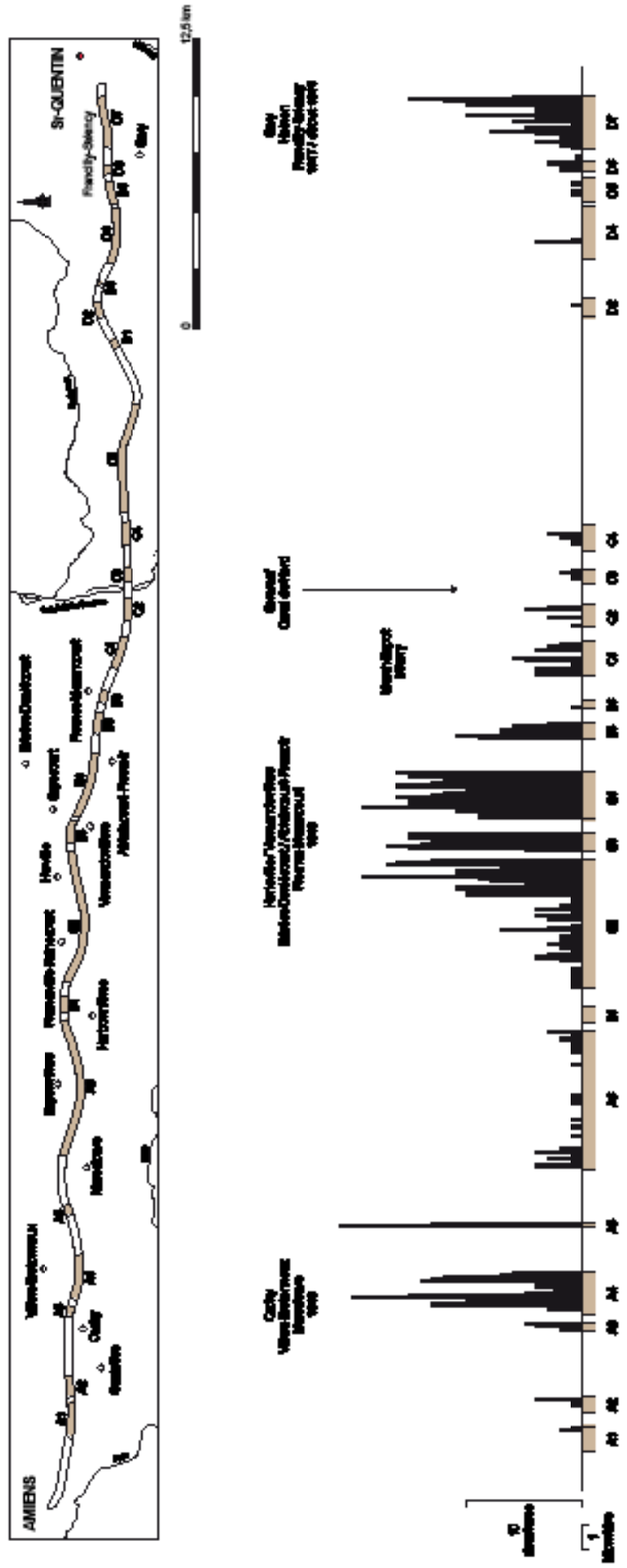



**Fig. 14** - Carte des structures liées à la première guerre mondiale enregistrées sur le tracé de l'autoroute A29 Est. Trois grandes concentrations apparaissent à l'emplacement des principaux affrontements, lors de la bataille de la Somme en 1916, après la stabilisation du front sur la ligne Hidenburg en 1916-1917 et lors de l'offensive allemande de 1918 (tiré de Desfossés *et al.* 1998).

D'une manière générale, les perturbations dues aux combats, principalement des impacts d'obus, n'ont pas empêché malgré leur omniprésence, la mise en évidence des sites archéologiques, leur fouille et leur interprétation, à l'exception des zones de combat les plus sévères de Villers-Bretonneux et Francilly-Sélency et, à un moindre degré de Foucaucourt/Estrées-Deniécourt. Les évaluations réalisées entre ces deux communes ont donné des résultats médiocres, en raison d'un fort arasement du aux travaux de terrassement liés à la remise en culture après la guerre.

*L'étude d'impact*

L'étude d'impact s'est composée très classiquement d'une étude documentaire prenant en compte la carte archéologique de la DRAC et les prospections pédestres.

*L'étude documentaire*

Contrairement à l'impression donnée par la richesse agricole du Santerre, la documentation archéologique s'est avérée moins riche que sur l'A16 Nord, les caractères des sols n'ayant permis la détection aérienne que des sites gallo-romains. De fait, ce sont pratiquement les seuls indices recueillis à ce stade de l'étude.

*Les prospections pédestres*

Les prospections pédestres ont été menées dans d'excellentes conditions au début de l'année 1996 (du 22 janvier au 15 mars), avant le calage définitif du tracé : 159 indices de sites ont été enregistrés dans la bande des 300 m présentant une répartition générale assez régulière, avec une forte proportion de sites antiques, mais aussi de nombreux indices préhistoriques.

*Les sondages*

Les sondages se sont déroulés à partir de la fin de 1997, ils ont consisté, pour les sondages superficiels, en l'ouverture de deux tranchées parallèles latérales à l'emplacement des futurs fossés de drainage de l'autoroute dans les 24 zones désignées. L'extrême dispersion des vestiges mis au jour, spécialement dans la moitié ouest du tracé, a amené le service régional de l'archéologie à abaisser le seuil de déclenchement des évaluations ; la sélection des zones à évaluer a été fondée sur des critères objectifs partiellement quantitatifs (Desfossés *et al*. 1998). Trente six « concentrations » de vestiges protohistoriques ou historiques ont été isolées sur ces critères.

Une centaine de sondages profonds ont été ouverts à l'intérieur des mêmes zones, dans des secteurs choisis en fonction de leur potentiel géologique. L'obligation de respecter les cotes altimétriques du profil en long a rarement permis de traverser la couverture des lœss du Pléniglaciaire ce qui a constitué une difficulté majeure pour l'interprétation des résultats. Neuf indices de gisements paléolithiques ont été enregistrés

*Les évaluations*

Sur les 45 « indices » de site reconnus, trois ont été abandonnés en raison d'un potentiel jugé insuffisant, quatre après modification du profil en long de l'ouvrage. Les évaluations ont été réalisées dans la foulée des sondages dès la fin 1997 ; les 28 évaluations protohistoriques/historiques ont consisté en décapages extensifs jusqu'aux «entrées en terre» et non jusqu'aux limites d'emprise, réduisant les zones d'intervention à des largeurs de l'ordre de 40 m. La faible densité en structures des sites de la Protohistoire ancienne a permis d'assurer la fouille d'une bonne partie d'entre eux dans le cadre des évaluations. Les huit évaluations préhistoriques ont consisté, soit en des décapages partiels, qui se sont parfois transformés en véritables fouilles, soit en de nouveaux sondages ponctuels.

*Les fouilles*

Neuf évaluations ont donné lieu à des fouilles préventives. Toutes les périodes sont représentées à l'exception du Néolithique et de la Protohistoire ancienne qui avaient pourtant fait l'objet d'une attention particulière au stade de l'évaluation. Si la moitié de ces fouilles pouvait être considérée comme des opérations importantes, aucune ne put être qualifiée d'exceptionnelle ce qui ne permit pas d'engager la tranche financière conditionnelle. Ces chantiers disposèrent néanmoins de moyens suffisants pour les faire aboutir à un document final de synthèse. L'ensemble de l'opération bénéficia en outre de moyens complémentaires pour la rédaction d'un ensemble de rapports synthétiques, bilans d'étape (Desfossés *et al*. 1998) ou rapports thématiques par grande période (Bayard 2005, Blanquaert *et al*. 2000, Buchez *et al*. 2000).

*Résultats*

La réduction des emprises soumises aux explorations archéologiques aussi bien en surface qu'en profondeur a fortement pesé sur les résultats archéologiques. C'est particulièrement net pour la Préhistoire qui aurait pu compter quatre fouilles importantes et dont le nombre fut réduit finalement à deux opérations dont une interrompue accidentellement. Le bilan est donc mitigé, mais avec des résultats intéressants : le premier site mésolithique reconnu sur le plateau picard, à Blangy-Tronville, un gisement du Paléolithique moyen, toujours à Blangy-Tronville, et un autre formant le pendant de Cagny "Ferme de l'Épinette",





| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Gentelles | *Bois de Tronville* | Paléolithique | A. Tuffreau |
| Bayonvillers | *Chemin de Harbonnières* | Protohistoire récente | F. Prodéo |
| Framerville-Rainecourt | *Le Fond d'Herleville* | Protohistoire ancienne | R. Rougier |
| Cizancourt/Licourt | *La Sole des Galets* | Protohistoire récente | P. Lefevre |
| Ennemain | *Notre-Dame de Joie* | Protohistoire récente | L. Wozny |
| Ennemain | *L'Orme* | Époque romaine | H. Petitot |
| Ennemain | *La Briqueterie* | Paléolithique | E. Teheux |
| Athies | *Le Chemin de Croix* | Haut Moyen Âge | V. Harnay |
| Savy | *Bois de l'Abbaye* | Haut Moyen Âge | D. Gemehl |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de l'autoroute A29 Est.

à Gentelles. Il faut signaler que les deux sites du Paléolithique moyen de Blangy-Tronville et de Savy ont fait l'objet de publications (Depaepe *et al*, 1999 : Locht *et al*., 2006). Le bilan pour la fin de la Protohistoire et l'Antiquité est plus décevant encore. La faible largeur des emprises n'a jamais permis d'atteindre la surface critique minimale pour resituer les zones fouillées dans les établissements protohistoriques/antiques traversés par l'autoroute que ce soit à Ennemain, Etreillers ou à Savy et d'en préciser la fonction. Les résultats les plus exploitables concernent des sites de faible étendue comme les nécropoles de Licourt ou de Guizancourt. Pour le haut Moyen Âge, l'habitat d'Athies aurait pu bénéficier d'une fouille exhaustive, mais la SANEF a renoncé à son projet d'aménagement d'une zone technique au sud de l'aire de repos pour économiser le prix de la fouille.

Le principal intérêt de cette expérience est l'échantillon que forme l'ensemble des opérations, évaluations et fouilles, spécialement pour les sites protohistoriques, qui a conduit à renouveler l'image de l'occupation des plateaux pour les périodes les plus anciennes. L'absence de sites exceptionnels a laissé suffisamment de crédits pour réaliser cette approche globale ainsi que des rapports finaux de synthèse qui auraient mérité une publication.

***La section Neufchâtel-en-Bray - Amiens***

*Le cadre géographique*

La section Neufchâtel-en-Bray - Amiens relie l'autoroute A28 à l'autoroute A16. Sa longueur est de 58,4 km qui se partagent entre les départements de la Seine-Maritime en Haute-Normandie, pour un tiers, et de la Somme en Picardie pour les deux tiers, la Bresle formant la limite administrative. Les 36,6 km situés en Picardie démarrent du fond de la vallée de la Bresle qui constitue le principal accident topographique du tracé avec un dénivelé de 90 m pour une largeur de la vallée de 1 300 m, ils traversent selon un axe sensiblement ouest-est le plateau crayeux de l'Amiénois. Le plateau culmine à 200 m d'altitude à l'ouest et descend lentement vers l'est jusqu'à moins de 100 m d'altitude, il est incisé par des vallées sèches souvent encaissées. Le substrat crayeux affleure fréquemment dans moitié est du tracé sous des placages lœssiques discontinus. À l'ouest, la craie est masquée par des argiles à silex et quelques placages lœssiques.

*Historique de l'opération*

Étant donné le point d'équilibre atteint au terme de difficiles négociations sur l'A29 Est, les discussions entre les représentants de la SANEF, du SRA et de l'AFAN, les mêmes que sur l'opération précédente à l'exception de Nathalie Buchez qui remplaçait Yves Desfossés, ont rapidement débouché sur un accord reconduisant dans ses grandes lignes la convention de l'A29 Est. Amélioration notable, la nouvelle convention prévoyait la reconnaissance par sondages de l'ensemble du tracé, y compris des secteurs en remblai, les interventions ultérieures étant ensuite limitées aux secteurs en déblai. En contrepartie, la phase des études préliminaires, étude documentaire et prospections, était supprimée. La convention prévoyait la même répartition budgétaire, entre la coordination, les sondages. Les évaluations étaient également réparties en deux catégories A et B. Un chapitre commun d'études spécialisées et de stabilisation du mobilier métallique était prévu, le tout pour un total de 2,08 M€ HT. Une enveloppe conditionnelle pouvait être mise en œuvre en cas de découverte exceptionnelle. Il était convenu que le budget total ne dépasserait pas dans tous les cas une somme maximale de 3 M€ HT, les conditions pour engager la tranche conditionnelle étant extrêmement restrictives.

*Les sondages*

*Les sondages superficiels*

La campagne de sondages superficiels a été

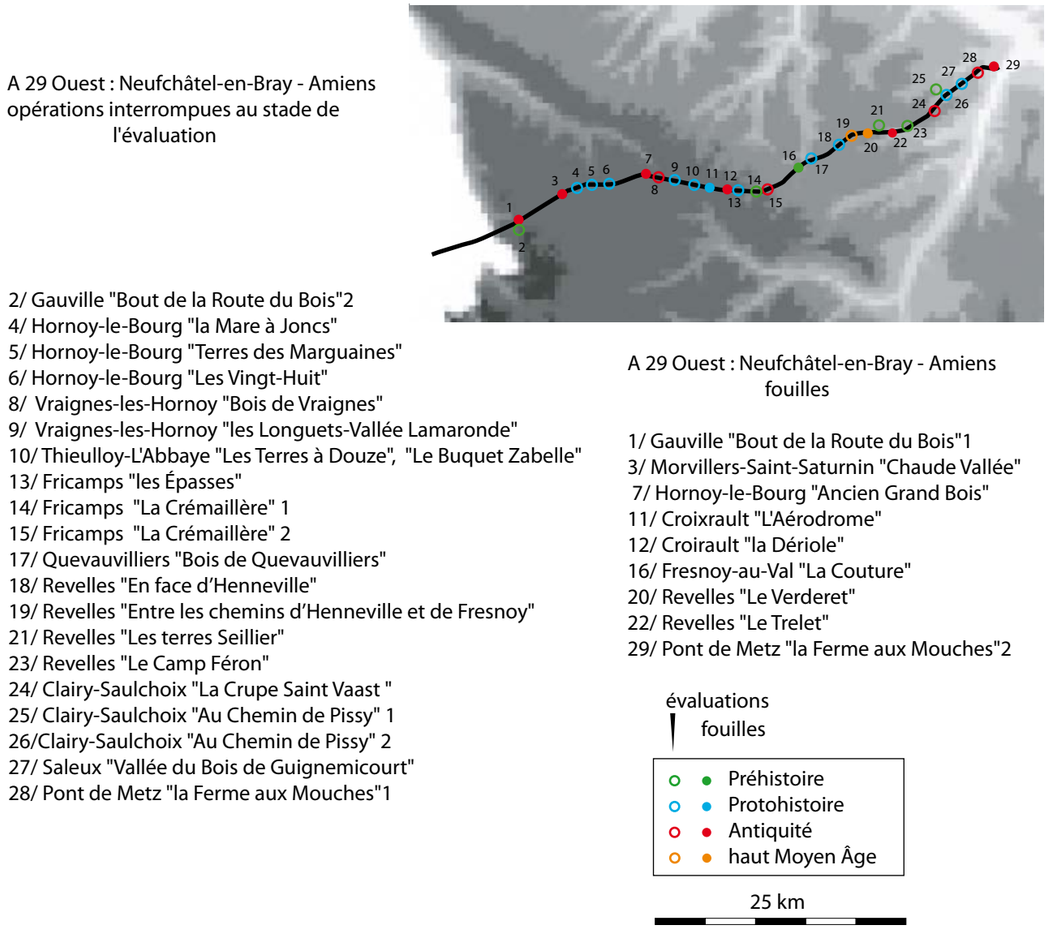



**Fig. 15** - Carte de l'autoroute A29 Ouest.

réalisée rapidement par trois équipes, pour l'essentiel en une campagne d'un mois à un mois et demi, entre fin novembre 2001 et février 2002. Limités aux entrées en terre, les sondages ont consisté le plus souvent en deux tranchées continues ouvertes à 20 ou 30 m de distance. Seuls les élargissements et les zones de dépôt ou de service ont donné lieu à des tranchées ouvertes systématiquement tous les 20 m. Sur les 40 secteurs considérés comme positifs, il s'est avéré après discussion avec l'aménageur que 6 pouvaient bénéficier de solutions techniques pour leur conservation sous des remblais. Dix autres, après des sondages complémentaires pour certains, ont été abandonnés en raison d'un potentiel qui paraissait insuffisant. 26 secteurs ont finalement été retenus pour des évaluations.

*Les sondages profonds*

Après une sélection des zones géologiquement favorables, un tiers du tracé a fait l'objet d'une reconnaissance intensive à l'aide de 183 sondages profonds implantés selon une maille régulière de 50 m afin de repérer d'éventuels gisements paléolithiques dans des dolines. Le reste du tracé ne comportait pas d'accumulations sédimentaires favorables ou n'était pas concerné par des travaux de décaissement. Huit indices de sites ont été enregistrés.

*Les évaluations*

26 interventions ont été conduites dans le cadre des évaluations. La taille et le contenu sont variables et s'écartent parfois fortement des standards





| Commune | Lieu-dit | Période principale | Responsable |
|---|---|---|---|
| Gauville | *Bout de la Route du Bois* | Époque romaine | N. Soupart |
| Morvillers-Saint-Saturnin/ Hornoy-le-Bourg | *La Chaude Vallée-La Mare à Joncs* | Époque romaine | N. Soupart |
| Hornoy-le-Bourg | *L'Ancien Grand Bois* | Époque romaine | N. Soupart |
| Croirault | *L'Aérodrome* | Protohistoire récente | S. Gaudefroy |
| Croirault | *La Dériole* | Époque romaine | L. Duvette |
| Fresnoy-au-Val | *La Couture* | Paléolithique | J.-L. Locht |
| Revelles | *Le Verderet* | Haut Moyen Âge | É. Binet-V. Harnay |
| Revelles | *Le Trelet* | Époque romaine | F. Lemaire |
| Pont-de-Metz | *La Ferme aux Mouches* | Époque romaine | L. Blondiau |

Liste des fouilles réalisées sur le tracé de l'autoroute A29 ouest en Picardie.

définis dans la convention. Les 22 évaluations historiques ont porté sur des ensembles parfois très étendus et peu structurés correspondant à plusieurs concentrations de vestiges. La répartition chronologique montre un déséquilibre en faveur des occupations antiques au sens large (La Tène moyenne et finale et l'époque romaine) avec très peu de sites de la Protohistoire ancienne en dépit des objectifs poursuivis et des méthodes utilisées. Cinq indices de site préhistoriques ont fait l'objet d'investigations complémentaires, sondages ou fouilles limitées. Le site de Clairy-Saulchoy "Le Champ Mugotte" a bénéficié de deux évaluations successives afin d'en préciser le cadre chronostratigraphique.

*Les fouilles*

Les 27 évaluations ont débouché sur 9 fouilles, 8 historiques et une préhistorique. Le budget des fouilles s'est trouvé alourdi par la présence de trois sites majeurs dont un ensemble exceptionnel à Revelles "Le Trelet". Le coût de la fouille dépassant le plancher requis, l'enveloppe financière conditionnelle a pu être engagée et a été utilisée jusqu'à épuisement du budget.

*Résultats*

L'importance exceptionnelle des résultats de ce petit tronçon tient essentiellement à la présence des trois sites majeurs de Fresnoy-au-Val, un gisement du Paléolithique moyen, de Revelles, lieu-dit "Le Trelet" qui concentre l'un des relais routiers gallo-romains les mieux conservés du Nord de la France, les restes d'un mausolée et la première fortification rurale romaine tardive de Picardie et enfin, l'agglomération routière gallo-romaine de "La ferme aux Mouches", à Pont-de-Metz. C'est paradoxalement cette richesse exceptionnelle qui a mis en difficulté l'opération et empêché de réaliser le rapport de synthèse qui était programmé à l'origine. Il faut noter toutefois que la quasi-totalité des rapports d'évaluation ou de fouille ont été finalisés et remis au service régional de l'archéologie.

**La LGV Est**

Les fouilles de la LGV Est se distinguent fortement des autres opérations par de nombreux aspects. Localisées en périphérie de la région à plus de 100 km des autres tracés, dans un contexte géographique sensiblement différent, elles font partie d'un projet coordonné depuis une autre région, dans un cadre juridique rénové, celui de la loi de 2000, avec des résultats scientifiques qu'il est difficile d'intégrer dans l'ensemble picard. Pour toutes ces raisons, elles n'ont pas été retenues dans le projet d'ACR. Elles sont présentées ici pour mémoire. L'essentiel des interventions archéologiques a été réalisé dans un laps de temps assez court, principalement en 2001 et 2002.

*Le cadre géographique*

La ligne ne compte que 37 km en Picardie, soit 9 % du projet, 12 % du premier tronçon jusqu'à Baudrecourt. Implantée sur les plateaux qui dominent au nord la vallée de la Marne, la ligne longe l'autoroute A4. Le plateau tertiaire du Tardenois culmine à un peu plus de 200 d'altitude. Il est incisé par de profondes vallées sèches. Le tracé qui franchit un seul ruisseau, à Goussancourt, a pour particularité de comporter de nombreux massifs forestiers.

*Le diagnostic*

Des prospections pédestres avaient été menées en 1993 pour évaluer notamment le potentiel de la région du Tardenois, célèbre pour ses nombreux gisements mésolithiques (Ducrocq & Thoquenne 1993).

L'opération archéologique a redémarré huit ans plus tard, à l'automne 2001, par un diagnostic, sous la forme de tranchées linéaires continues, dans les zones de culture. Il s'est poursuivi en 2002 sur les bois défrichés et les ouvrages annexes. Quelques sondages profonds ont eu lieu à l'extrémité est du

tracé, dans le secteur d'un gisement paléolithique connu. En 2003 et 2004, des zones annexes ont encore fait l'objet de diagnostics qui sont restés sans suite. Sur les 42 indices recensés, 18 seulement correspondaient à des vestiges d'occupation, le reste à des fossés « parcellaires ». L'éventail chronologique de ces 18 sites est très large et remarquablement équilibré ; 2 sont relatifs au Paléolithique, 1 au Mésolithique, 1 au Néolithique, 2 à l'âge du Bronze, 3 à l'âge du Fer, 6 à l'époque romaine, 2 au Moyen Âge et 1 à l'époque Moderne.

*Les évaluations et les fouilles*

Dix sites ont fait l'objet de fouilles d'évaluation qui ont abouti à seulement trois fouilles préventives : un établissement laténien et gallo-romain à Ronchères, lieu-dit "Bois de la Forge" remarquablement bien conservé dans un bois, une série d'occupations de l'Antiquité tardive et du haut Moyen Âge à Goussancourt, à "La Fontaine des Grèves", et une ferme abbatiale du Moyen Âge et de l'époque Moderne à Essômes-sur-Marne, la "Ferme de la Cense". Le faible nombre de fouilles est le résultat d'une volonté délibérée du service régional de l'archéologie de concentrer les moyens en personnel et en argent - manifestement insuffisants - sur les sites les plus importants, ce qui a permis de réaliser les fouilles et les études dans de bonnes conditions. En dépit de ces moyens, la remise des rapports a tardé (l'un des trois est encore en attente). Il faut signaler cependant que la première de ces fouilles a fait l'objet d'une publication (Malrain *et al*. 2010).

CONCLUSION

Cet historique met en évidence le caractère extrêmement contingent des travaux qui ont été menés pendant ces quinze ou vingt années. C'est au terme de plus d'une décennie d'efforts et d'acharnement que des conditions « normales » de travail ont été obtenues sur les derniers tracés, sans que les financements aient toutefois été suffisants pour clore complètement ces opérations. Toutes celles antérieures à l'autoroute A29 ont péché à la fois par les conditions d'accès aux terrains au début des investigations rendant impossible un diagnostic complet du potentiel archéologique et par les financements toujours insuffisants obligeant les archéologues à faire des choix aventureux, notamment en privilégiant le terrain au détriment des phases d'études, au risque de ne pouvoir finaliser les rapports. Même dans les cas les plus favorables, des obstacles de toutes natures sont venu entraver les efforts des archéologues pour développer et mener à leur terme des approches scientifiques cohérentes. Il est extrêmement difficile aujourd'hui de retrouver le fil qui a guidé la conduite de ces opérations, y compris pour les archéologues qui y ont participé. Seule l'autoroute A29 Est a bénéficié d'un bilan de fin d'opération, constitué de rapports méthodologiques et thématiques. Le bilan de ces quinze ans d'archéologie préventive sur les grands tracés linéaires en Picardie apparaît comme une accumulation foisonnante de données de toutes sortes, mêlant des découvertes exceptionnelles et des éléments moins spectaculaires.

Le second point le plus remarquable est le caractère inabouti de ces recherches. Si la grande majorité des rapports de fouille a été rendue, certains manquent ou seraient à reprendre. Le constat vaut surtout pour les 185 évaluations dont le budget était généralement insuffisant pour réaliser un rapport complet, en tout cas pour étudier l'ensemble du mobilier et qui, pourtant, ont apporté une foule d'informations sur des points parfois mal documentés sur les fouilles. Ces opérations ont donné lieu à d'innombrables analyses qui, faute de mise en perspective et de spécialistes, n'ont pu être exploitées ; beaucoup sont restées inédites. Les publications, assez nombreuses en chiffre absolu, ne concernent en définitive qu'une part mineure des découvertes. Comment s'étonner que l'apport de ces travaux soit resté relativement limité. La communauté archéologique les a globalement ignorés, ne pouvant prendre en compte les données superficielles présentées dans les plaquettes et autres publications pour le grand-public, ou les allusions d'archéologues régionaux qui avaient participé à ces opérations réduits à citer des travaux personnels non publiés aux résultats non vérifiés.

De fait, le caractère inabouti de ces travaux et la disparité des approches ont constitué jusqu'ici un obstacle insurmontable à une véritable exploitation scientifique d'ensemble.

Les bilans réalisés sur les autoroutes A16 Nord et A29 Est montraient pourtant tout l'intérêt qu'il y avait à regrouper l'ensemble des données recueillies sur ces tracés, à les mettre en perspective et à en dégager des séries cohérentes. Les deux rapports thématiques sur les sites protohistoriques de l'A16 Nord qui devaient faire l'objet d'une publication et les bilans de l'autoroute A29 Est restés inédits sont d'un intérêt exceptionnel et font regretter l'absence de bilans comparables sur les autres tracés. L'idée s'est imposée peu à peu parmi les quelques personnes qui avaient géré ces opérations qu'il était possible de dépasser les disparités de traitement et de faire à l'échelle de l'ensemble de ces tracés ce qui avait été fait pour l'A16 Nord ou l'A29 Est. En effet, si l'on excepte les cas extrêmes, d'une part la rocade d'Abbeville et l'autoroute A26, et les 37 km de la LGV Est d'autre part, ces opérations partagent de nombreux traits communs :

- une situation géographique ramassée, concentrée sur le bassin de la Somme et le "Plateau Picard" ; dessinant une série de transects globalement nord-sud et est-ouest, offrant des perspectives d'études micro-régionales,
- des contextes topographiques et géomorphologiques globalement homogènes favorables à la constitution de séries,
- des méthodologies et des pratiques communes (fouilles extensives par exemple), les différences entre les opérations se traduisant principalement par le caractère plus ou moins systématique des sondages,
- la continuité de la gestion scientifique et technique aussi bien du côté du service régional de l'archéologie que de l'AFAN a permis de développer des stratégies dans le temps et de les adapter à la réalité du terrain en dépit des entraves de toutes sortes,
- l'investissement de chercheurs régionaux tout au long de ces années a permis d'insérer les nouveaux arrivants et d'intégrer leurs recherches aux problématiques régionales,
- l'échelonnement relativement régulier dans le temps de ces opérations a permis de stabiliser le personnel, de capitaliser son expérience et de développer de véritables projets scientifiques sur le long terme.

Mais un tel projet aurait exigé un investissement humain et financier exceptionnel, inimaginable en-dehors du cadre de l'archéologie préventive. Les seuls rapports thématiques de l'A16 avaient nécessité 2700 jours de travail. Le montant consacré au bilan de l'A29 Est était moins élevé, mais son extrapolation aux autres tracés aboutissait à des niveaux équivalents.

## QUINZE ANS D'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE SUR LES GRANDS TRACÉS LINÉAIRES EN PICARDIE, GENÈSE ET RÉALISATION DU PROJET

L'appel à projets lancé par les ministères en charge de la Culture (DAPA), de l'enseignement supérieur et de la recherche (direction de la recherche), le CNRS et l'Inrap au printemps 2002 a offert une opportunité inespérée de concrétiser des projets à peine formulés. Les objectifs poursuivis par les « actions collectives de recherche » correspondaient remarquablement à nos préoccupations : *encourager des travaux consacrés à l'exploitation de résultats inédits ou dispersés qu'il convenait de hiérarchiser, organiser et transmettre*. Nous avons très vite constitué un projet que nous avons soumis au comité des actions collectives de recherche en juin 2002.

LE PROJET

Le projet d'Action Collective de Recherche *15 ans d'archéologie préventive sur les grands tracés* en *Picardie* poursuivait initialement trois objectifs principaux :

1) ***L'établissement d'un bilan méthodologique (Axe 1)*** Dresser un bilan méthodologique et scientifique détaillé et comparé d'une dizaine de grandes opérations différentes qui se sont échelonnées pendant une quinzaine d'années en Picardie et sur ses marges, dans les régions du Nord - Pas-de-Calais et de Haute-Normandie,

2) ***L'établissement d'un bilan scientifique (Axe 2).*** Établir un bilan scientifique synthétique matérialisé par un catalogue raisonné et détailler un ou plusieurs aspects à l'intérieur des six plages chronologiques qui avaient connu les progrès les plus significatifs : le Paléolithique, la Protohistoire ancienne, la Protohistoire récente (La Tène C et D) répartie dans deux chapitres - les habitats et le funéraire - , l'époque romaine et le haut Moyen Âge, le tout complété par un thème transversal (interactions Homme/environnement),

3) ***Réaliser cinq monographies (Axe 3).*** Réaliser ou achever la publication de cinq sites majeurs, de la Préhistoire au haut Moyen Âge, qui n'avaient pu aboutir pour des raisons financières.

Après amputation de l'axe 3 pour tenir compte des observations du comité des ACR, le projet a été accepté par la sous-direction de l'archéologie le 26 novembre 2002. Après l'accord des instances interrégionales et nationales de l'Inrap sur le projet et la participation effective de ses agents, l'ACR a pu démarrer dans les derniers jours de 2003.

**Le choix des opérations retenues**

Pour des raisons d'homogénéité, les projets les plus anciens comme l'A26, la rocade d'Abbeville qui n'avaient bénéficié que d'approches ponctuelles sur quelques sites prédéterminés ont été écartés ainsi que le TGV Nord qui faisait l'objet d'un projet de publications par ailleurs. La base du projet était constituée de l'autoroute A28 (sous-section Abbeville - Blangy-sur-Bresle) et des parties picardes des autoroutes A16 et A29, soit un peu plus de 292 km.

**Le choix des participants**

Les promoteurs du projet avaient l'avantage d'avoir directement participé à ces opérations, successivement en tant que responsable d'opération et coordinateur d'une opération, Didier Bayard sur l'A28 et la rocade Sud d'Amiens, Nathalie Buchez sur les deux sections de l'A29, Pascal Depaepe, en tant qu'adjoint sur les deux sections de l'A16. Leur rattachement institutionnel, soit à un service régional de l'archéologie, soit à l'AFAN, offrait la possibilité de confronter des points de vue différents dans les procédures. Leur participation effective à la recherche - une condition indispensable -, sur l'Antiquité et le haut Moyen Âge pour le premier, respectivement sur la Protohistoire et le Paléolithique inférieur ou moyen pour les deux autres, ouvraient l'éventail chronologique.

Le choix des autres participants était fondé sur le même principe de départ, avoir participé effectivement à ces opérations. Il est remarquable

que la plupart des personnes sollicitées aient accepté avec enthousiasme et qu'elles aient gardé la volonté d'aboutir en dépit des complications engendrées par les retards et des doutes qu'ils pouvaient susciter. Depuis 2003, les retards et l'étalement du programme nous ont obligé à de nombreux ajustements pour des raisons de disponibilité : ainsi, le sixième chapitre consacré aux interactions entre l'homme et le milieu n'a pu être mené à son terme comme prévu, en raison notamment du décès du Pr. A.-V. Munaut.

***Liste des participants initiaux*** :

**Didier Bayard**, SRA-DRAC de Picardie
Co-responsable du projet
**Nathalie Buchez**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
Co-responsable du projet,
**Pascal Depaepe**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie/direction scientifique et technique,
Co-responsable du projet

**Corrie Bakels** Université de Leyden (Pays Bas), Instituut vor Prehistorie
**Françoise Bostyn**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Muriel Boulen**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Ann Defgnée** université de Louvain-la-Neuve, laboratoire de palynologie et de dendrochronologie
**Thierry Ducrocq**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie,
**Stéphane Gaudefroy**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Véronique Harnay**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Rachid Kaddeche**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Patrick Lemaire**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Jean-Luc Locht**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Sylvain Thouvenot**, INRAP, interrégion Nord-Picardie
**Jean-Hervé Yvinec**, AFAN (INRAP) interrégion Nord-Picardie
**Véronique Zech - Matterne** AFAN (Inrap), interrégion Nord-Picardie, Muséum national d'Histoire Naturelle, UMR 7209 du CNRS depuis 2009.

**Le budget**

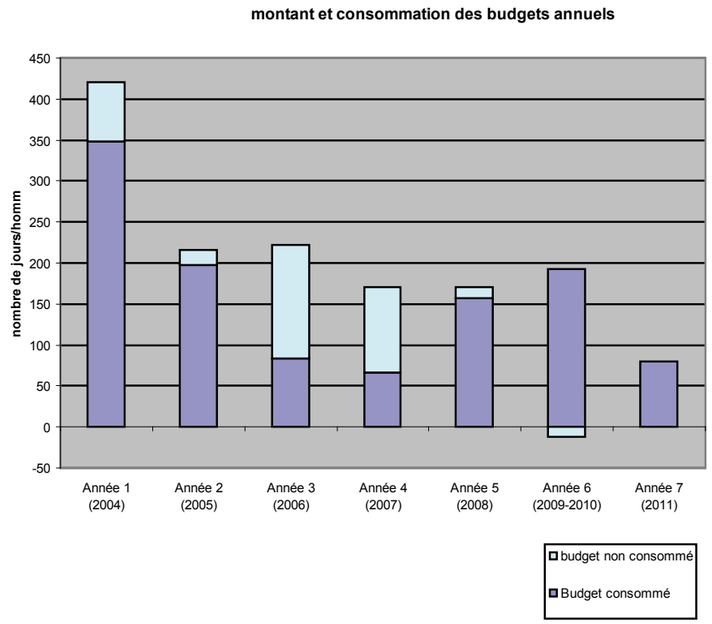
Les besoins de l'ACR, comme la plupart des autres projets qui ont répondu à l'appel d'offres, étaient avant tout des besoins humains exprimés au départ en mois/homme de 20 jours de travail effectif, puis de 18 jours pour prendre en compte diverses charges (visite médicale…). Le projet accepté par la sous-direction de l'Archéologie prévoyait une dotation de 26 mois/homme pour faire face à une première année assez lourde consacrée à l'établissement du catalogue, puis 21 mois pour chacune des deux années suivantes, soit un total de 68 mois/homme, arrondi par la suite à 1 200 jours/homme. Le budget de fonctionnement était réduit à l'essentiel, quelques milliers d'euros pour les frais de numérisation, frais de déplacement limités, et achat de consommables informatiques. Projet consacré entièrement à des opérations d'archéologie préventive et construit autour d'archéologues de l'AFAN devenu Inrap entre temps, il était naturel que l'opération soit gérée par l'Institut, ce qui explique qu'une fois l'autorisation de départ accordée en 2002 par la sous-direction de l'Archéologie, le budget des années suivantes ait été fixé par le siège de l'Inrap, certes sur nos propositions, mais en fonction de ses impératifs.

LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

La conduite du projet s'est trouvée compliquée par l'évolution générale de l'Inrap et la mise en place progressive de procédures nécessaires à la gestion d'un grand établissement publique : passage à une programmation annuelle difficilement compatible avec des projets pluri-annuels, mise en place du système des PAIR/PASS soumis au conseil scientifique en fin d'année. Ces contraintes sont devenues difficiles à gérer en raison des pressions locales. Il est apparu très vite que la réalisation du projet entrait en compétition avec les besoins opérationnels de l'archéologie préventive régionale, qui étaient très forts, dans les années 2003-2008, spécialement pour les responsables d'opération expérimentés qui constituaient le cœur de l'équipe. Ces difficultés sont en grande partie à l'origine du démarrage très progressif de l'ACR qui ne fut d'ailleurs véritablement effectif qu'en 2004, et de son étalement dans le temps. Le budget octroyé par la direction de l'Inrap fut d'abord réduit de 24 mois à 17 mois/hommes en juin de la même année en contrepartie d'un étalement sur 4 ans. Après modifications des calendriers pour les adapter aux impératifs de la direction interrégionale (DIR) de l'INRAP ou à la mise en place des PAIR par la direction scientifique et technique (DST), il fallut encore différer dans le temps certaines prestations, les reporter à l'exercice annuel suivant, voire au-delà et, finalement, renoncer à certaines. L'étalement dans le temps de l'ACR a entraîné des défections et des indisponibilités passagères ou définitives, plus ou moins complètes, y compris des initiateurs du projet, départ de Pascal Depaepe pour la DST de l'Inrap en 2003, absence partielle de Didier Bayard en 2004, détachement au CNRS de Nathalie Buchez de septembre 2005 à août 2007 qui ont abouti à une quasi-interruption en 2007. Du fait de cette difficulté chronique à consommer les crédits octroyés, le programme prévu initialement sur 3 ans, fut rempli en 7 exercices budgétaires.








| | Budget prévisionnel initial (2002) | Budget prévisionnel Révisé (2003) | Attribution INRAP (à partir de juin 2004) | Budget consommé |
|---|---|---|---|---|
| Année 1 (2004) | 560 | 460 | 420 | 348 |
| Année 2 (2005) | 380 | 380 | 216 | 198 |
| Année 4 (2006) | 360 | 360 | 222 | 84 |
| Année 4 (2007) | | | 170 | 67 |
| Année 5 (2008) | | | 170 | 156,5 |
| Année 6 (2009-2010) | | | 180 | 192,5 |
| Année 7 (2011) | | | 80 | 80 |
| Total | 1 300 | 1 200 | | 1 126 |

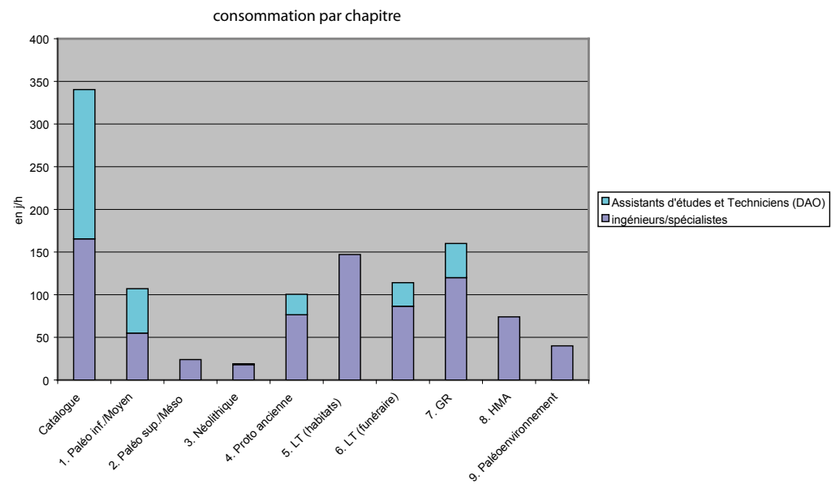



**Fig. 16** - Tableau et graphiques. Montants et consommation des budgets annuels octroyés à l'ACR (en jours/homme).

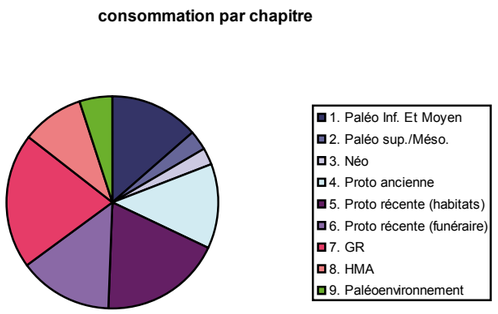



**Fig. 17** - Consommation par chapitre.

L'étalement dans le temps a entraîné également une érosion budgétaire qui est restée cependant limitée grâce au soutien de la DST. 1 126 jours/homme ont été finalement consacrés à l'ACR dont 800 jours d'ingénieur ou de spécialiste, ce qui est une somme considérable pour un projet scientifique, y compris à l'échelle nationale. Ces jours ont été répartis entre la préparation du catalogue (30 % à répartir entre la collecte des informations, la rédaction du catalogue, la numérisation ou la reprise des plans et leur uniformisation) et les chapitres chronologiques. Une fois le catalogue réalisé dans ses grandes lignes, la moitié du temps a été consacré à la Protohistoire qui constitue le gros morceau de ce projet avec trois chapitres. La Préhistoire correspond à près d'un cinquième du total. L'époque romaine et le haut Moyen Âge à 30 % environ.

Après bien des doutes et des difficultés de tous ordres, les obstacles ont pu être surmontés en grande partie grâce au soutien de la DST et à l'excellente collaboration avec la DIR. de Nord-Pas-de-Calais/Picardie. En 2009, le programme prévu étant en grande partie rempli, les résultats de l'ACR ont été soumis à l'ensemble de ses participants et à différents collègues lors d'une table ronde réunie le 2 décembre 2009 à la DRAC de Picardie sous la présidence d'Élise Boucharlat, présidente du comité des ACR. Après compléments et corrections, les principaux chapitres ont été soumis à la CIRA compétente pour publication en 2011. Il convient de noter qu'une partie des avancées et conclusions formulées dans le cadre de ce projet ont été diffusées par ses acteurs avant le terme du projet, dans des tables rondes tenues au sein de l'Inrap, sur le Paléolithique ou le domaine funéraire protohistorique. L'ACR a également beaucoup contribué au succès du bilan régional paru en 2005 (*La recherche archéologique en Picardie* 2005).

LES RÉSULTATS

L'étalement du projet sur 7 ou 8 ans a amené à infléchir nombre d'objectifs qui, pour certains, étaient en 2002 au cœur des préoccupations du moment et dont les enjeux paraissent aujourd'hui moins évidents. C'est ainsi que certaines des questions techniques qui étaient posées dans l'axe 1 paraissent quelque peu obsolètes dans le cadre législatif et réglementaire actuel. Les discussions sur la place des évaluations entre les sondages et les fouilles apparaissent aujourd'hui comme une particularité régionale momentanée. Une grande partie des constats et des améliorations à apporter ont été discutés et intégrés dans les procédures mises en place par l'Inrap, par le biais de son directeur scientifique. D'autre part, les auteurs des différents chapitres ont clairement intégré dans leur réflexion les questions méthodologiques qui sont souvent à l'origine des spécificités de leur spécialité, rendant moins nécessaire une partie entièrement consacrée à cette discussion.

Autre suppression, le chapitre transversal sur « les relations entre l'Homme et son environnement ». Le paléo-environnement a été au cœur des opérations de sauvetage sur les grands tracés linéaires en Picardie et les investissements consentis en temps et en moyens financiers méritaient à notre avis de faire un bilan général de ces centaines d'analyses, inédites pour beaucoup. Est-ce l'évolution des préoccupations ou la lassitude qui est à l'origine de l'abandon ? Force est de constater que nous n'avons pas réussi à lancer une dynamique suffisante pour amener nos collègues spécialistes à engager véritablement une discussion d'ensemble sur les apports respectifs de leur discipline à l'analyse des sites archéologiques. On peut d'autant plus regretter cette lacune que l'évolution au fil du temps des pratiques de fouille a entraîné une certaine démobilisation des archéologues régionaux vis-à-vis des disciplines paléo-environnementales et un moindre intérêt des spécialistes du paléo-environnement pour les fouilles régionales. Des bilans partiels ont été proposés pour certaines disciplines. Comme pour les questions méthodologiques, ces contributions ont été intégrées dans les chapitres chronologiques.

| Période principale | A26 | A28 (Abbeville) | TGV Nord | TGV Est | A28 | A16 Sud | A16 Nord | A29 Sud | A29 Est | A29 Ouest | Total 1 ACR | Total 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Paléolithique et Mésolithique | | | 1 | | | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 10 | 11 |
| Néolithique | | 1 | 1 | | | 2 | 2 | | | | 4 | 6 |
| Protohistoire ancienne* | 2 | | | | | 1 | 3 | | | | 4 | 6 |
| Protohistoire récente | | | 4 | 1 | 1 | 2 | 10 | | 3 | 1 | 17 | 22 |
| Époque romaine | 2 | | 10 | 1 | 4 | 5 | 2 | 2 | 2 | 6 | 21 | 34 |
| Moyen Âge | 1 | | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 9 | 14 |
| Total | 5 | 1 | 19 | 3 | 6 | 17 | 19 | 5 | 9 | 9 | 65* | 93 |

* *Les opérations répertoriées dans le tableau comprennent deux fouilles mixtes (Préhistoire ancienne et périodes historiques).*

Opérations de fouille réalisées sur les tracés linéaires en Picardie (celles prises en compte dans l'ACR sont en grisé).





C'est aussi au nom du principe de réalité qu'a été réduite l'aire spatiale qui couvrait initialement les régions voisines de la Picardie. N'ont finalement été retenues que les parties picardes des autoroutes A28, A16 et A29, soit un peu plus de 292 km, ce qui correspond à 140 évaluations dont 65 ont été suivies d'une fouille. Certains aspects qui ne paraissaient pas essentiels comme la conservation ou la diffusion vers le grand public ont également disparu. Il faut signaler en revanche que plusieurs aspects ont été développés au-delà de ce qui était prévu : deux chapitres ont été dédoublés au profit de périodes qui nous semblaient sous-estimées grâce à l'enthousiasme de nos collègues (Néolithique et haut Moyen Âge).

Il reste donc au terme de ces huit années, une publication comprenant, d'une part un catalogue des sites superficiels, de la fin de la Préhistoire au Moyen Âge, qui est accessible sur le site internet de

**Fig. 18** - Carte des autoroutes retenues dans l'ACR.

la *Revue Archéologique de Picardie* et, d'autre part, huit chapitres chronologiques répartis en deux volumes. La première partie qui paraît dans le n° 3/4 2011 de la *Revue Archéologique de Picardie* comprend l'introduction et les six premiers chapitres. La seconde partie paraîtra dans le n° 1/2 2012.

**Les bases de données et le catalogue**

Le projet nécessitait de revisiter de manière critique l'ensemble de la documentation conservée, articles partiels, rapports de fouille, rapports d'évaluation, plans ou notes inédits et à retourner au besoin au mobilier. Le premier objectif a été de dresser un catalogue synthétique contenant des rubriques précises concernant le déroulement de l'opération, le cadre naturel, une chronologie des occupations vérifiée (et au besoin corrigée à la lueur des résultats des bilans thématiques). Ce travail, long et fastidieux a nécessité de multiples aller-retour entre les auteurs au fur et à mesure de la rédaction des chapitres chronologiques. Le catalogue est composé de 187 fiches correspondant à autant de sites diachroniques regroupés par autoroute, et contenant les rubriques suivantes.

| | |
|---|---|
| 1 | localisation (nom de la commune, lieu-dit) et identification Patriarche |
| 2 | Conditions de découvertes, historique des recherches |
| 3 | Cadre naturel |
| 4 | Chronologie des occupations (dans l'ordre chronologique) |
| 5 | Descriptif par grande période identifiée |
| 6 | Paléo-environnement |
| 7 | Sources (rapports puis publications éventuelles) |
| | Un plan de masse |
| | Un ou plusieurs plans « phasés » |

| | Nombre de notices | | |
|---|---|---|---|
| | Sond/éval.* | Fouilles | Total |
| A28 (sous-section d'Abbeville - Blangy-sur-Bresle) | 3 | 6 | 9 |
| A16 Sud (L'Isle-Adam - Amiens-Nord dans les limites de la Picardie) | 36 | 14 | 50 |
| A16 Nord (Amiens - Boulogne-sur-Mer dans les limites de la Picardie) | 31 | 18 | 49 |
| A29 Sud - Rocade-Sud d'Amiens | 1 | 4 | 5 |
| A29 Est (Amiens - Saint-Quentin) | 30 | 7 | 37 |
| A 29 Ouest (Neufchâtel-en-Bray - Amiens dans les limites de la Picardie) | 29 | 8 | 37 |
| total | 130 | 57 | 187 |

*opérations interrompues au stade du sondage ou de l'évaluation

**Les chapitres chronologiques**

Le périmètre retenu par les auteurs des différents chapitres peut varier en fonction des besoins. La base commune est constituée par le catalogue, qui ne comprend pas les opérations de la Préhistoire ancienne, et l'analyse des 142 évaluations et 68 fouilles des six tronçons d'autoroute définis plus haut, sachant que certaines fouilles ont été réalisées sur des ouvrages différés dans le temps. Certains auteurs ont élargi leur base de données propre à des opérations du TGV Nord ou même à d'autres opérations menées sur des tracés linéaires, déviations de route ou même gazoducs.

**Première partie**

***Introduction***
Didier Bayard, Nathalie Buchez & Pascal Depaepe

***Le Paléolithique inférieur et moyen***
Jean-Luc Locht & Pascal Depaepe

***Le Paléolithique supérieur et le Mésolithique***
Thierry Ducrocq

***Les occupations néolithiques sur les grands tracés linéaires en Picardie ; premier bilan***
Françoise Bostyn

***La protohistoire ancienne, recherche et fouille de sites de l'âge du Bronze à La Tène ancienne***
Nathalie Buchez

***La Protohistoire récente: les habitats***
Stéphane Gaudefroy

***La Protohistoire récente : le funéraire***
Nathalie Buchez





**Seconde partie**

***Les campagnes romaines : villae et autres établissements***
Didier Bayard & Patrick Lemaire

***De l'Antiquité tardive au Moyen Âge***
Véronique Harnay avec la collaboration de Didier Bayard

***Conclusion***
Didier Bayard, Nathalie Buchez & Pascal Depaepe

**BIBLIOGRAPHIE**

**Quelques références électroniques**

*Rapport n°479 sur les infrastructures de communication* Sénat-session ordinaire de 1997-1998 (cf. http://www.senat.fr/rap/l97-479/l97-47950.html)

*Autoroutes et environnement en région PACA. Présentation de la prise en compte de la dimension environnementale par une société concessionnaire d'autoroute en région Méditerranéenne* (2002) (http://portail.unice.fr/jahia/page2147.html)

**Bibliographie citée dans le texte**

***Articles et ouvrages collectifs***

*A28 Archéologie, l'autoroute A28 dans le département de la Somme*, 12 p. Amiens (direction départementale de l'équipement de la Somme et direction régionale des affaires culturelles de Picardie) 1992

*Archéologues & aménageurs*, CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et les constructions publiques, Cachan 1994

*Archéologie et Grands Travaux en Picardie. Autoroute A26. Bilan des recherches archéologiques de sauvetage dans le département de l'Aisne* (1982-1987), Châlons-sur-Marne, SAP, 1989

*Archéologie et grands travaux. Les fouilles du TGV Nord et de l'interconnexion. Catalogue d'exposition. Premier bilan des recherches archéologiques (1988-1991)*.Châlons-sur-Marne : SNCF-SDA, 62 p.

*Archéologie- rocade sud Amiens*, 16 p., Amiens 1996 (DRAC de Picardie et DDE grands travaux routiers)

*Archéologie du TGV Méditerranée, fiches de synthèse*, (2002), 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

*Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée)*, Conseil de l'Europe, série des traités européens n° 143, Malte, La Valette 1992

*Habitats et nécropoles à l'âge du Bronze sur le transmanche et le TGV Nord*, Bulletin de la société préhistorique française 1992, tome 89, n°10-12. Études et travaux

*La recherche archéologique en Picardie : bilans & perspectives, journées d'études tenues à Amiens les 21 et 22 mars 2005*, Revue Archéologique de Picardie n° 3-4 2005, Amiens, 346 p.

*Les fouilles du TGV Nord et de l'Interconnection, Archéologie et Grands travaux*, catalogue d'exposition, 62p. 1991.

*Les petits pays de la Picardie ; Aisne - Oise - Somme*, Amiens, CRDP, Amiens 1982

*Prévoir pour sauver : l'archéologie préventive en milieu rural et ses phases d'évaluation*, Les Nouvelles de l'Archéologie n° 58, Paris 1994

***Auteurs***

AGACHE Roger (1978) - *La Somme pré-romaine et romaine*. Amiens, 515 p., 273 ph., 42 fig.

ANTOINE Pierre ( 1994) - *Rapport sur l'opération de suivi de travaux A16-Grâce*, Afan, service régional de l'archéologie de Picardie, Amiens, 44 p.

AUBIN Gérard (1989a) - « Expérience française en matière d'autoroute », *Archéologie et grands travaux, rapport du colloque de Nice*, Patrimoine architectural, rapports et études, n° 12, Conseil de l'Europe, Strasbourg, p. 25-28.

AUBIN Gérard (1989b) - Archéologie et autoroutes, une longue marche », *Archéologues & aménageurs*, CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et les constructions publiques, Cachan 1994, p. 79-83

BARAY Luc (1997a) - « Les tombes aristocratiques de La Tène C2 de Bouchon "Le Rideau Miquet" (Somme) : présentation liminaire des fouilles récentes de l'autoroute A16 nord », *Archälogisches Korrespondenzblatt* 27, p. 113-126.

BARAY Luc (1997b) - « Le cimetière protohistorique d'Abbeville "La Sole de Baillon" (Somme) : présentation liminaire des fouilles récentes de l'autoroute A16 Nord », *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, tome 94, n° 2, p. 274-281.

BARAY Luc (1998) - « Les cimetières à crémation de la basse vallée de la Somme d'après les découvertes de l'autoroute A16 Nord » dans BRUNAUX Jean-Louis, LEMAN-DELERIVE Germaine & POMMEPUY Claudine éds - *Les rites de la mort en Gaule du Nord à l'âge du Fer*, actes de la table ronde de Ribemont-sur-Ancre des 4 et 5 décembre 1997, Revue Archéologique de Picardie, n° 2, p. 211-231.

BARAY Luc (2002) - « Les tombes à crémation des cimetières de Saint-Sauveur, Bouchon et Vignacourt (Somme). Contribution à la définition d'un modèle funéraire aristocratique en Gaule Belgique » dans GUICHARD V., PERRIN F. dir. - *L'aristocratie celte à la fin de l'âge du Fer (du IIe siècle avant J.-C. au Ier siècle après J.-C.)*, Actes de la table-ronde organisée au Mont-Beuvray, Glux-en-Glenne 10,11 juin 1999, p. 119-138. (Bibracte 5).

BAHAIN Jean-Jacques, FALGUERE Christophe, LAURENT Michel, VOINCHET Pierre, DOLO Jean-Michel, ANTOINE Pierre, TUFFREAU Alain (2007) - « ESR chronology of the Somme River Terrace system and first human settlements in Northern France », *Quaternary Geochronology* 2, p. 356–362

BAYARD Didier (1989a) avec des contributions de FOUCRAY Bruno, GOULPEAU Louis, LANOS Philippe,

MAIRESSE Pierre-Jean, MANTEL Étienne & MENIEL Patrice - « La maison forte de "La Cologne" à Hargicourt (Aisne) », *Revue Archéologique de Picardie*, n° 3-4, p. 105-208.

BAYARD Didier (1989b) - « Archéologie et Grands Travaux en Picardie. Autoroute A26. Bilan des recherches archéologiques de sauvetage dans le département de l'Aisne (1982-1987), Châlons-sur-Marne, *SAP*, p. 25-28.

BAYARD Didier (1993) - « Sépultures et *villæ* en Picardie au Haut Empire : quelques données récentes » dans FERDIÈRE Alain (dir.) - *Monde des morts, monde des vivants en Gaule rurale,* Actes du colloque ARCHEA-AGER (Orléans 7-9 février 1992), Tours, p. 69-80.

BAYARD Didier (1996) - « La romanisation des campagnes en Picardie à la lumière des fouilles récentes : problèmes d'échelles et de critères » dans BAYARD Didier & COLLART Jean-Luc éd. - *De la ferme indigène à la villa romaine, la romanisation des campagnes de la Gaule*, Actes du deuxième colloque de l'association AGER, Amiens (Somme), 23 au 25 septembre 1993, Revue Archéologique de Picardie (RAP), n° spécial 11, p. 121-156.

BAYARD Didier & COLLART Jean-Luc éd. (1996) - *De la ferme indigène à la villa romaine, la romanisation des campagnes de la Gaule*. Actes du 2e colloque de l'association AGER, Amiens (23-25 septembre 1993), Revue Archéologique de Picardie n° spécial 11, 336 p.

BILLARD Cyrille., COTTIAUX Richard & DUCROCQ Thierry (1990) - « Un site d'habitat chalcholithique à Grands Laviers (Somme) », *Revue Archéologique de Picardie* 3-4, p. 15-26

BLANCHET Jean-Claude (1994) - « Les fouilles archéologiques sur le tracé du TGV Nord », *Archéologues & aménageurs*, CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et les constructions publiques, Cachan, p. 93-97

BLANCHET Jean-Claude & BOURGEAU Laurent (1994) - « L'archéologie des grands travaux », *Archéologues & aménageurs*, CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et les constructions publiques, Cachan, p. 75-77

BLANCQUAERT Geertrui, BOSTYN Françoise, DESFOSSÉS Yves & TALON Marc (1992) - « Introduction », *Bulletin de la Société préhistorique française*, tome 89, N. 10-12. Études et Travaux. p. 293-302.

BRUNAUX Jean-Luc & MENIEL Patrice (1997) - *La résidence aristocratique de Montmartin (Oise) du IIIe au IIe s. av. J.*-C. Paris, MSH, 272 p., ill. (DAF, 64).

CATTEDDU Isabelle (1997) - « Le site médiéval de Saleux "Les Coutures" : habitat, nécropole et églises du haut Moyen Âge » dans DE BOE Guy & VERHAEGHE Frans éd. - *Rural settlement in medieval Europe*. Papers of the "Medieval Europe Brigge" Conference. Volume 6 I.A.P. Rapporten 6, Zellik, p. 143-148.

CATTEDDU Isabelle (2003) - « Le site haut-médiéval de Saleux "Les Coutures" : habitat, nécropole et églises du haut Moyen Âge », *Les nouvelles de l'archéologie*, n° 92, p. 20-23

CATTEDDU Isabelle (2009) - « Fouilles d'églises rurales du haut Moyen Âge dans le Nord de la France. Des questions récurrentes » dans *Les premiers temps chrétiens dans le territoire de la France actuelle*, Presses Universitaires de Rennes, p. 205-228

COLIN Anne (2000) - « Les habitats ruraux de l'âge du Fer en Picardie nord-occidentale, d'après les fouilles de l'autoroute A 16. » dans MARION Stéphane & BLANCQUAERT Geertrui (éd.) - *Les installations agricoles de l'âge du Fer en France septentrionale*, colloque, Paris, École normale supérieure, 1997, Paris, p. 445-462. (Études d'histoire et d'archéologie, 6).

DAUGAS Jean-Pierre (1994) - « L'insertion de l'archéologie dans les différentes phases d'étude », *Prévoir pour sauver : l'archéologie préventive en milieu rural et ses phases d'évaluation*, Les Nouvelles de l'Archéologie n° 58, p. 6-8.

DEMANGEON Albert (1905) - *La Picardie et les régions voisines : Artois, Cambrésis, Beauvaisis*. Paris : A. Colin, 496 p. (rééd. 1973).

DEPAEPE Pascal , ANTOINE Pierre, GUERLIN Olivier & SWINNEN Colette (1999) - Le gisement paléolithique moyen de Blangy-Tronville (Somme). *Revue Archéologique de Picardie*, p. 3-21.

DESFOSSÉS Yves (1992) - « Conclusion », *Bulletin de la Société préhistorique française*, tome 89.

DESFOSSÉS Yves (1997a) - « L'apport des fouilles de sauvetage sur l'autoroute A16 : l'exemple de la vallée de la Canche », *Histoire et Archéologie du Pas-de-Calais* 15, p. 11-28.

DESFOSSÉS Yves (1997b) - « Les occupations laténiennes du site d'Étaples-Tubersent (62) », *Histoire et Archéologie du Pas-de-Calais* 15, p. 11-28.

DESFOSSÉS Yves (2000) - « Le Fossé d'enclos », *Archéologie préventive en vallée de Canche, les sites protohistoriques fouillés dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A16*. Berck-sur-Mer, Nord-Ouest Archéologie n° 11, p. 60-63.

FENOYL C. de, GRESSIER C., GUILLAUME H., SAINT PULGENT N. de & SELIGMANN B. (sous la supervision de) (2003), *Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport Conseil Général des Ponts-et-Chaussées* (n° 2002-0190-01), Inspection Générale des Finances (n° 2002-M-026-01) Paris

FERDIERE Alain & RIALLAND Y. (1994) - « Une expérience réussie, l'autoroute A.71 », *Archéologues & aménageurs*, CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et les constructions publiques, Cachan, p. 85-91

FAGNART Jean-Pierre & COUDRET Paule (2000) - « Données récentes sur le Tardiglaciaire du bassin de la Somme » dans PION G. (dir.) - *Le Paléolithique supérieur récent : nouvelles données sur le peuplement et l'environnement*. Actes de la Table Ronde de Chambéry, 12-13 mars 1999, Mémoire de la Société préhistorique française, 28, p. 113-126, 7 fig.

FAGNART Jean-Pierre, COUDRET Paule & SOUFFI Bénédicte (2008) - « Les occupations mésolithiques du gisement de Saleux (Somme) » dans FAGNART Jean-Pierre, THEVENIN André, DUCROCQ Thierry, SOUFFI Bénédicte & COUDRET Paule (dir.) - *Le début du Mésolithique en Europe du Nord-Ouest,* Actes de la table ronde d'Amiens, 9 et 10 octobre 2004, Mémoires de Société préhistorique française, 45, p. 107-133, 15 fig., 1 tab.

LOCHT Jean-Luc (2002) - *Bettencourt-Saint-Ouen (Somme) : cinq occupations paléolithiques au début de la dernière glaciation*. Paris : MSH, 176 p. : ill. (DAF, 90).





LOMBARDO Jean-Luc (1994) - « L'accessibilité aux terrains : l'exemple de l'autoroute A16, Prévoir pour sauver : l'archéologie préventive en milieu rural et ses phases d'évaluation », *Les Nouvelles de l'Archéologie* n° 58, p. 11-15

MALRAIN François, BAUVAIS Sylvain, HENON Bénédicte, LEGROS Vincent, SAUREL Marion & PISSOT Véronique avec les contributions de BOULEN Muriel & FECHNER Kai (2010) - « Le site artisanal de La Tène finale et du gallo-romain de Ronchères (Aisne) "Le Bois de la Forge" », *Revue Archéologique de Picardie* n° 1-2, p. 41-165.

PRILAUX Gilles (1999) - *La production du sel durant la protohistoire, contribution à la mise en place d'une typologie*. Etudes d'Histoire et d'Archéologie vol V, Les installations agricoles en Île-de-France. Presses de l'École Normale Supérieure.

PRILAUX Gilles (2000) - *La production du sel à l'âge du Fer. Contribution à l'établissement d'une typologie à partir des exemples de l'autoroute A16*. Préface de C. Mordant. Protohistoire Européenne N° 5 (monographie). Éditions M. Mergoil.

PRILAUX Gilles (2004) - *Des fermiers gaulois spécialisés dans la production du sel à Pont-Rémy dans la Somme, et Arras dans le Pas-de-Calais*. La France Archéologique. Vingt ans d'aménagements et de découvertes. Éditions Hazan, Paris.

PRILAUX (Gilles (2007) - *Le sel de la terre. Une archéologie du sel gaulois* sous la direction de Gilles PRILAUX. Co-édité par l'Inrap et Samara. Éditions IRG.

RIALLAND Yannick (1989) - « L'exemple de l'autoroute A71 dans le Cher : 11 ans d'archéologie des grands tracés (1979-1989) », *Les Nouvelles de l'Archéologie* n° 36, p. 17-24.
SAINT-BLANQUAT Henri de (1992) - *Archéo TGV, 450 km d'histoire*, Paris, Casterman.

TALON Marc (1994) - « Prospection et évaluation sur le tracé du TGV Nord et de l'Interconnection », *Prévoir pour sauver : l'archéologie préventive en milieu rural et ses phases d'évaluation*, Les Nouvelles de l'Archéologie n° 58, p. 25-28

TUFFREAU Alain dir. (1993) - *Riencourt-lès-Bapaume (Pas-de-Calais) : Un gisement du Paléolithique moyen*, Paris, MSH, 128 p. (DAF, 37)

VANMOERQUERQUE Jan (dir.) (2009) - *Le bassin de la Vesle du Bronze final au Moyen Âge à travers les fouilles du TGV Est* - Bulletin de la Société archéologique champenoise tome 102, n° 2, 384 p.

VASSELLE François (1965) - « Inventaire des constructions romaines rurales du département de la Somme », *Celticum* XII, supp. à OGAM p. 289-332.

## Les auteurs

Didier BAYARD
SRA-DRAC de Picardie
UMR 8164 Halma-Ipel
didier.bayard@culture.gouv.fr

Nathalie BUCHEZ
Inrap, TRACES -UMR 5608, CRPPM, CNRS Toulouse
518 rue Saint-Fuscien
F- 80000 Amiens
nathalie.buchez@inrap.fr

Pascal DEPAEPE
Inrap, interrégion Nord-Picardie/direction scientifique et technique
U.M.R. 7194 Histoire naturelle de l'Homme préhistorique MNHN
pascal.depaepe@inrap.fr

## Résumé

Le développement des réseaux autoroutier et ferroviaire à grande vitesse a été l'un des vecteurs principaux de l'essor de l'archéologie préventive en France. Des centaines de chantiers archéologiques ont accompagné ces grands travaux depuis la fin des années 1980. Il est difficile d'évaluer aujourd'hui les apports de ces travaux pionniers. La disparité des situations régionales l'explique en partie. La Picardie a été fortement affectée par les grands travaux entre les années 1989 et 2003. Nous ne disposons pas plus que dans les autres régions de bilan de ces quelque quinze années d'activité. L'historique des 270 opérations archéologiques menées dans le cadre des grands travaux met en évidence plusieurs caractères communs : une foule de données acquises dans des conditions inégales, inexploitées pour la plupart et, donc, ignorées de la communauté scientifique. Le projet national des « Actions Collectives de Recherches » a permis de reprendre l'ensemble de ces données, d'en restituer les points principaux dans un catalogue de 187 notices, de les mettre en perspective et de tirer les premières conclusions dans huit chapitres chronologiques, du Paléolithique au Moyen Âge.

**Abstract**

The development of motorways and high speed rail networks has been one of the main vectors of rising and expanding rescue archaeology in France. Hundreds of excavations have been conducted together with the majors projects since the end of eighties. It is hard to appraise today the contribution of these pioneering works. The differences between the regional situations partly explain it. Picardy has been highly affected by major infrastructure projects between 1989 and 2003. We have no record there, no more than in other regions, of these 15 years of activity. The story of the 270 operations conducted in the context of the major projects underlines several common characteristics : a lot of data gathered in different conditions, which remain untapped for the majority of them and therefore, unknown by the scientific community. The national project « Actions Collectives de Recherches" allowed to go back to the data, to study them and set out the main results in a list of 187 notes, to put them into perspective, to draw the first conclusions in eight chronological sections, from Palaeolithic to Middle Ages.

*Traduction : Didier BAYARD*

**Zusammenfassung**

Der Ausbau des Netzes der Autobahnen und Hochgeschwindigkeitszüge war einer der Hauptgründe für den Aufschwung der Präventivarchäologie in Frankreich. Hunderte von archäologischen Grabungen begleiteten diese Bauprojekte seit Ende der 1980er Jahre. Die Schwierigkeit, den Beitrag dieser Pionierarbeiten heute zu bestimmen, erklärt sich zum Teil durch die regionalen Unterschiede. Die Picardie war von den linearen Bauprojekten zwischen 1989 und 2003 stark betroffen. Wir verfügen nicht mehr als in anderen Regionen über eine Bilanz dieser fast 15 Jahre andauernden archäologischen Tätigkeit. Der Überblick der 270 im Rahmen der linearen Bauprojekte durchgeführten archäologischen Operationen lässt mehrere Gemeinsamkeiten erkennen: es handelt sich um eine Masse von Daten, die unter ungleichen Bedingungen erhalten wurden, in den meisten Fällen nicht ausgewertet sind und den Wissenschaftlern demzufolge nicht bekannt sind. Das nationale Projekt „Actions Collectives de Recherches" hat es ermöglicht, die Untersuchung der Gesamtheit dieser Daten wieder aufzunehmen, deren Haupteigenschaften in einem Katalog von 187 Notizen herauszuarbeiten, sie einander gegenüberzustellen und in acht chronologischen Kapiteln, vom Paläolithikum bis zum Mittelalter, die ersten Schlüsse zu ziehen.

*Traduction : Isa ODENHARDT-DONVEZ (donvezservit@wanadoo.fr).*