Tracé du train à grande vitesse (TGV Nord) : les enseignements méthodologiques

Gertrude Blancquaert, Françoise Bostyn et Yves Desfossés

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/10095>
ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Gertrude Blancquaert, Françoise Bostyn et Yves Desfossés, « Tracé du train à grande vitesse (TGV Nord) : les enseignements méthodologiques », *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Nord-Pas-de-Calais, mis en ligne le 01 mars 1997, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/10095>

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Tracé du train à grande vitesse (TGV Nord) : les enseignements méthodologiques

Gertrude Blancquaert, Françoise Bostyn et Yves Desfossés

- 1 Les enseignements du travail de prospection sont similaires sur les sections Artois et Flandres, cela malgré les différences de contexte.
- 2 S'il convient d'essayer d'obtenir les résultats les plus complets possibles, tant au niveau quantitatif que qualitatif, il ne faut pas pour autant négliger les contraintes techniques imposées par les aménageurs.

La prospection pédestre

- 3 Le ramassage de surface est un outil de diagnostic mineur en termes de résultats, par sa nature même (mise en évidence de sites, au moins partiellement érodés par les labours, ignorance des sites recouverts) et par l'incertitude qui accompagne parfois son interprétation. Ainsi sur le site du Transloy, dans le Pas-de-Calais, des sondages postérieurs ont montré que la série lithique provenait de terres rapportées après 1918.
- 4 L'intérêt principal de cette méthode réside dans une prise de contact directe avec les différents aspects des paysages et l'occupation du territoire aux différentes périodes. Cependant, l'expérience montre qu'un maillage très fin des ramassages s'avère parfois inutile, reléguant ainsi la prospection pédestre au second rang.

La phase sondage

- 5 Les sondages mécaniques apparaissent, en revanche, comme le moyen le plus fiable de mise en évidence des gisements archéologiques, quelle que soit la période envisagée. La

plupart des gisements importants ont été découverts de cette façon, tant en Flandres qu'en Artois.

- 6 Cependant, bien qu'utilisée sur les deux sections en tenant compte des délais, du coût de réalisation et surtout de l'indemnisation des terrains encore cultivés, cette technique ne facilite pas toujours l'interprétation des structures rencontrées et définit mal l'étendue comme l'importance réelle d'un gisement. Qui plus est, la réalisation d'une étroite et unique tranchée n'autorise, statistiquement, que la mise au jour d'un faible nombre des sites existants, ceux-ci n'étant marqués, le plus souvent, que par des structures en creux étroitement localisées et peu lisibles sur un substrat limoneux. En revanche, de meilleurs résultats sont obtenus dans les cas où la maîtrise foncière des terrains permet aux archéologues de densifier les tranchées.
- 7 Malgré les moyens importants mis à la disposition de l'équipe de prospection par la SNCF (location de pelles mécaniques, indemnisation des agriculteurs), on observe cependant qu'un seul sondage linéaire en milieu d'emprise demeure insuffisant, comme nous l'avons vérifié à Roeux.
- 8 L'emprise moyenne des voies TGV est de 50 m, ce qui représente une surface de 5 ha pour 1 km de voies. Sachant qu'une tranchée de sondage de 2 m de large (pour une longueur identique) permet de dégager une étendue de terrain de 2000 m², la surface ainsi prospectée ne représente que 4 % des terrains concernés. Par ailleurs, on constate que sur la longueur totale des tranchées qui représente 7 % de la longueur du tracé TGV en Artois, seulement 0,3 % de la surface de l'emprise a été sondée. Cela dit, même si la totalité du budget d'indemnisation avait été utilisée, seuls 0,6 % des terrains auraient pu être réellement prospectés !
- 9 Par ailleurs, on laissera de côté le problème que pose la découverte des sites les plus anciens (paléolithiques) enfouis à grande profondeur et pouvant être détruits par le déblaiement. Dans la mesure où il est impossible (pour des raisons techniques et de coût) de réaliser de profonds et longs transects (durée des travaux, évacuation des déblais, etc.), la découverte de ce type de site reste plutôt aléatoire.
- 10 La solution à la majorité des problèmes est apparue au cours de la phase de fouille sur les sites de Roeux et Fresnes. En effet, la maîtrise foncière des terrains associée à la bonne collaboration de la Direction des Travaux d'Arras, des tranchées ont pu être réalisées sans restriction.
- 11 Les cabanes protohistoriques de Roeux ont été localisées à l'aide d'une série de tranchées parallèles, tous les dix mètres; ce qui représente un décapage de 22 % des surfaces concernées (4 ha).
- 12 À Fresnes-lès-Montauban, et faisant suite à la fouille des enclos protohistoriques et des puits rituels gallo-romains, il a été possible d'étendre la zone fouillée en direction du nord. Deux tranchées parallèles dans l'axe de l'emprise ont été réalisées sur près de 1500 m, avec la possibilité d'une extension en cas de découverte. Cette intervention permet de dégager successivement des occupations néolithiques et protohistoriques de faible envergure (une dizaine de fosses), un parcellaire de La Tène tardive et une petite nécropole du I^{er} s. De tels résultats ne peuvent être envisageables sur un transect unique, dans la mesure où un fragment de fossé, long de quelques mètres, est difficilement datable (rareté du matériel) et la découverte éventuelle d'une incinération, dans la tranchée même, est incertaine.

- 13 Si la prospection menée sur le tracé du TGV a permis la découverte de plusieurs sites majeurs pour la région, il convient cependant de souligner les facteurs qui en ont ralenti le déroulement.
 - 14 Tout d'abord, la prise en compte de plus de 100 km de voies par seulement deux personnes apparaît insuffisante, l'ensemble des crédits de terrassements n'ayant pu être utilisés. L'entrave majeure à la réalisation d'une prospection fiable est certainement le fait de fouilles pratiquées sur des terrains non acquis par l'aménageur.
 - 15 Le coût prohibitif d'indemnisation aux cultures, associé à la réticence de la profession agricole, ont considérablement gêné nos investigations. En tout état de cause, lorsqu'une prospection peut être effectuée sur des terrains acquis par l'aménageur et en étroite collaboration avec celui-ci (dans le respect mutuel des contraintes techniques et scientifiques), la meilleure méthode reste le sondage systématique par tranchées parallèles et les décapages de vérification, comme cela a pu être pratiqué à Fresnes-lès-Montauban, sur une petite zone test de 2 km de long.
 - 16 En somme, dans la mesure où une tranchée de sondage linéaire et peu large ne permet que rarement d'effectuer une bonne interprétation des structures rencontrées (anthropiques ou naturelles), l'étendue d'un gisement et, *a fortiori*, son importance réelle ne peuvent être estimées que de manière imprécise par cette unique méthode. Il convient donc d'élargir ce type d'intervention en multipliant le nombre de sondages.
-

INDEX

Index géographique : Nord-Pas-de-Calais, Pas-de-Calais (62), Rœux, Fresnes-lès-Montauban