

## MUSEE DE SOLOGNE

### EXPOSITION - "ARCHEOLOGIE"

du 15 novembre 1999 au 13 février 2000

Il est bien loin le temps où quelques bourgeois déguisés en terrassiers exhumaient le passé Gallo-romain de Gièvres.

Aujourd'hui, l'archéologie est une science qui fait appel à de nombreux spécialistes et les fouilles obéissent à des règles administratives et juridiques précises. Si le grand public ignore souvent les règles et les méthodes de l'archéologie, il est toujours fasciné par les merveilles qu'elle révèle.

Des opérations récentes menées à Romorantin et sur le tracé de la future autoroute A85 ont offert l'opportunité d'une démarche vers le public.

L'exposition proposée a été réalisée avec le soutien du Service Régional de l'Archéologie de la DRAC-Centre et la collaboration des archéologues de l'A.F.A.N. (Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales).

Une première partie définit le cadre juridique et administratif des fouilles archéologiques. Des pièces et des documents conservés au musée permettent d'évoquer les principaux sites anciens de Sologne dont les fouilles ont commencé vers 1830. Et, les trois opérations ayant eu lieu à Romorantin depuis 1991 sont présentées en particulier celle de la Place de la Paix réalisée en novembre 1998 sur le site du cimetière médiéval.

La deuxième partie, située dans la Tour Jacquemart est consacrée aux opérations menées sur le tracé de l'A85, plus précisément sur le tronçon Theillay-Villefranche. Des moyens importants ont été mis en oeuvre, des techniques et des méthodes sophistiquées ont permis la fouille de dix sites dont certains sont d'importance nationale. Les pièces découvertes s'étendent du Paléolithique au Moyen Age. Grâce à l'archéologie l'histoire de la Sologne s'écrit sur de nouvelles pages.

Enfin, les 3 et 10 décembre des conférences proposées par l'Association des Amis du Musée, permettront aux archéologues d'exposer plus précisément leur travail.

## Les Méthodes de l'Archéologie sur l'autoroute A85

le musée de soings  
la rivière Sauldre

La construction d'une autoroute implique un impact considérable sur le patrimoine archéologique, car elle concerne la destruction de plusieurs centaines d'hectares. Les sites qui se trouvent sur le passage de l'autoroute seront donc détruits.

Pour les protéger, il faut connaître leur localisation. Pour cela deux cas de figure se présentent en général :

- 1 - il existe des sites connus depuis longtemps dans une ou plusieurs communes, et bien localisés.
- 2 - les connaissances archéologiques font totalement défaut pour la zone traversée de l'autoroute.

Pour l'autoroute A85, les archéologues se trouvaient dans le deuxième cas : très peu d'archéologues s'étaient intéressés par le passé au patrimoine de cette partie de la Sologne, et de plus il est très difficile de trouver des sites archéologiques en Sologne étant donné la couverture végétale très dense (en effet, cette couverture végétale empêche d'observer les petits vestiges ou les reliefs anormaux qui se remarquent habituellement et qui témoignent de l'existence d'un site).

L'absence d'information archéologique ne signifie donc pas qu'il n'y a pas de sites, seulement on ne sait pas où ils se trouvent. Si on veut les protéger de la destruction, il faut donc commencer par les chercher pour pouvoir les fouiller.

**La recherche des sites archéologiques est appelée PROSPECTION.** Plusieurs types de prospections sont réalisées sur le tracé autoroutier. Ces différentes prospections sont complémentaires et permettent de découvrir des vestiges variés et de mesurer leur état de conservation. Elles correspondent aussi à différentes étapes qui s'enchaînent les unes après les autres, apportant chacune des connaissances supplémentaires.

**Sur la section M1 de l'autoroute A85 (Theillay-Villefranche-sur-Cher), les opérations se sont déroulées ainsi :**

- 1 - 1993 : une recherche à partir de documents anciens,** visait à collecter des indications relevées dans des textes du Moyen-Age puis dans les mémoires des sociétés savantes locales. On a également examiné des plans, des cadastres anciens ainsi que les clichés de l'IGN qui permettent parfois de déceler des traces d'anciennes constructions.
- 2. 1997 : une prospection pédestre sur 350 hectares** a consisté à parcourir le terrain à pied (avec une équipe de 5 archéologues) de manière à vérifier les éléments rassemblés dans la recherche documentaire, mais également de recueillir différents types d'indices pouvant révéler l'existence d'un site archéologique : anomalies parcellaires (buttes par exemple), présence de vestiges sur le sol (céramiques, silex etc.). Cette méthode n'est pas destructrice, puisque les archéologues n'utilisent pas d'outil, mais elle ne permet pas de connaître tous les sites existants; Cette prospection a permis de réunir une soixantaine d'indices pouvant appartenir à des sites archéologiques.
- 3. 1998 : une prospection mécanique sur 300 hectares :** elle consiste à réaliser des sondages dans l'emprise de l'autoroute. Les sondages ont pour objectif de contrôler la présence des sites archéologiques en regard des indications données en 1997 par la prospection pédestre.

Aussi, les sondages permettent d'ouvrir le sol partout sur l'emprise de l'autoroute, y compris dans des secteurs n'ayant jamais livré d'indices. Ces sondages mesurent 20 mètres de longueur sur 2 mètres de largeur (réalisés à la pelle mécanique). Ils sont régulièrement espacés, constituant ainsi un échantillonnage du terrain. Cette méthode est destructrice (car une partie des vestiges sera prélevée à l'emplacement des sondages, et les couches seront perturbées), mais elle présente plusieurs avantages : elle permet une lecture immédiate des vestiges archéologiques situés dans le sol, et une réponse rapide aux questions que l'on se pose.

**La prospection mécanique réalisée par les archéologues, a permis de rassembler 72 indices archéologiques entre Theillay et Villefranche-sur-Cher dans un peu plus de 3000 tranchées de sondages. Dix sites archéologiques ont fait l'objet de fouilles.**

**A la suite des prospections mécaniques, une autre phase de recherche s'engage sur l'emprise de l'autoroute (en 1999 sur la section M1) :**

- **les évaluations** : à l'endroit où de nombreux vestiges archéologiques ont été découverts grâce aux prospections, une évaluation du potentiel va être réalisée par une nouvelle équipe d'archéologues. Il ne s'agit pas encore d'une vraie fouille, mais d'un « diagnostic » qui permettra d'évaluer les potentialités du site, son ampleur, sa datation et son état de conservation. Les résultats de l'évaluation permettent ensuite de mettre en place un cahier des charges pour une fouille archéologique.

- **les fouilles** : elles représentent l'ultime étape des recherches. Pour les fouilles, la totalité du site délimité dans l'emprise par l'évaluation est décapée puis fouillée. Tous les objets sont recueillis, tous les vestiges sont relevés, dessinés, photographiés, de manière à conserver le plus grand nombre de témoins possibles avant la destruction du gisement.

Lorsque les fouilles sont terminées, il ne reste généralement plus rien (car les archéologues ont soigneusement tout prélevé) et les terrains sont définitivement rendus à l'aménageur. Les travaux de construction de l'autoroute peuvent commencer.

**Sophie KRAUSZ**

Coordnatrice des fouilles sur l'A85

## Plan de l'exposition 'ARCHEOLOGIE'

### Hall du Musée

#### *Niveau 1*

- Le cadre juridique et administratif
- Les sites anciens de sologne : Soings en Sologne, Gièvres, Neung/Beuvron

#### *Niveau 0*

- Les trois opérations menées à Romorantin depuis 1990
- Le carroir Doré, la rue Notre Dame et la Place de la Paix

### Tour Jacquemart

#### *l'Archéologie sur l'A85*

- Les méthodes par Sophie Krausz, archéologue à l'A.F.A.N., coordinatrice des fouilles.
- Les sites archéologiques les plus importants du Moyen Age au Néolithique.
- Un site d'intérêt national : une nécropole de l'âge du Bronze.